الدار العربية للعلوم ناشرون
Arab Scientific Publishers, Inc.

الرواية التي تحولت إلى فيلم سينمائي من بطولة جورج كلوني

سيباستيان جونغر
Sebastian Junger

غضب العاصفة
The Perfect Storm

قصة حقيقية
عن رجال شجعان
في صراعهم مع البحر

غضب العاصفة

The Perfect Storm

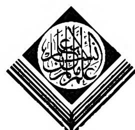
غضب العاصفة

The Perfect Storm

قصة حقيقية عن رجال شجعان
في صراعهم مع البحر

سيباستيان جونغر
Sebastian Junger

ترجمة
مصطفى ناصر



الدار العربية للعلوم ناشرون ش.م.ل
Arab Scientific Publishers, Inc. S.A.L

بِسۡمِ ٱللَّهِ ٱلرَّحۡمَٰنِ ٱلرَّحِيمِ

يتضمن هذا الكتاب ترجمة الأصل الإنكليزي

The Perfect Storm

حقوق الترجمة العربية مرخّص بها قانونياً

بمقتضى الاتفاق الخطي الموقّع مع الدار العربية للعلوم ناشرون، ش.م.ل.

الطبعة الأولى

1431 هـ - 2010 م

ردمك 978-614-01-0022-0



الدار العربية للعلوم ناشرون ش.م.ل
Arab Scientific Publishers, Inc. S.A.L

عين التينة، شارع المفتي توفيق خالد، بناية الريم
هاتف: 786233 - 785108 - 785107 (1-961+)
ص.ب: 5574-13 شوران - بيروت 2050-1102 - لبنان
فاكس: 786230 (1-961+) - البريد الإلكتروني: asp@asp.com.lb
الموقع على شبكة الإنترنت: http://www.asp.com.lb

التنضيد وفرز الألوان: **أبجد غرافيكس**، بيروت - هاتف 785107 (1-961+)
الطباعة: **مطابع الدار العربية للعلوم**، بيروت - هاتف 786233 (1-961+)

المحتويات

استهلال

كانت محاولة لملمة شتات ذكريات الأيام الأخيرة التي عاشها أولئك الرجال الستة الذين اختفوا في عرض البحر قد سببت لي بعض المشاكل التي لا سبيل للتغاضي عنها. من ناحية، كنت أرغب في أن أؤلف كتاباً يستند إلى وقائع حقيقية بالكامل ويمكن أن يحتل مكاناً مرموقاً ومستقلاً بذاته ضمن حيز الكتابة الصحفية. من ناحية أخرى، لم أشأ للسرد أن يختنق تحت ثقل كتلة من التفاصيل الفنية التي تستلزمها الكتابة الروائية، بالإضافة إلى تخمينات ربما ليس لها أساس من الصحة. بقيت ألهو مدة من الزمن مع فكرة راودتني، وذلك كي أضفي شيئاً من الخيال على تلك الأجزاء ضئيلة الأهمية التي تتضمنها القصة - الحوار، والأفكار الشخصية، والأعمال الروتينية التي تمارس يومياً - وذلك لغرض جعل القصة ممتعة القراءة أكثر، لكن كان من شأن ذلك أن يجعلني أجازف في التقليل من أهمية أي حقيقة من الحقائق التي وجدت نفسي قادراً على تحديد مصداقيتها. في نهاية الأمر، انتهى بي المطاف مقرراً الالتزام بشكل صارم بنقل الحقائق، على أن يتم ذلك وفقاً لطريقة ذات مجالات واسعة من المرونة قدر الإمكان. لو لم أعرف بدقة تامة ما حدث على متن ذلك المركب التعيس لكنت مضطراً، على سبيل المثال، إلى إجراء مقابلات مع الناس الذين واجهتهم مواقف مماثلة، ونجوا منها، وبقوا على قيد الحياة. كانت تجاربهم التي مرّوا بها، مثلما تبادر إلى ذهني، ستوفر وصفاً مقبولاً إلى حدٍّ ما للأحداث التي مرّ بها الرجال الستة الذين كانوا على مركب **أندريا غايل**، والكلمات التي تفوّهوا بها، وربما

حتى الأحاسيس التي راودتهم في ذلك الوقت.

نتيجة لهذا، ربما وجد القارئ أنواعاً متباينة من المعلومات في هذا الكتاب. إن أي شيء يرد بين قوسين قد تم تسجيله من قبلي خلال مقابلة اتخذت صفة رسمية، إما وجهاً لوجه أو عبر الهاتف، وقد أدخلت تغييرات قليلة قدر المستطاع مراعاة للنواحي اللغوية والأدبية فيها وتوخياً لوضوح الصورة. كل الحوار في الرواية يستند إلى ذكريات أناس لا يزالون على قيد الحياة، ويظهر من دون علامات اقتباس. لم يتم ابتكار أي حوار من الخيال على الإطلاق. أما بالنسبة إلى المحادثات التي استمعت إليها عبر الراديو فهي تعتمد أيضاً على ما يتذكره الناس، وترد بخط مائل في النص. وقد كتبت الاقتباسات التي أخذتها من مواد منشورة بخط مائل أيضاً، وعمدت بين الفينة والأخرى إلى ضغطها وإعادة صياغتها بشكل يلائم طبيعة النص. كانت النقاشات التي تتضمن معلومات لها علاقة بمسائل فنية مثل الأرصاد الجوية، وحركة الرياح، واستقرارية السفن، وما إلى ذلك، مستمدة من البحث الذي قمت به شخصياً في المكتبات، وهي بصورة عامة تفتقر إلى ذكر المراجع التي استقيت معلوماتي منها، لكنني أشعر بحاجة ملحّة إلى التنويه بكتب بالغة الأهمية، منها على سبيل المثال كتاب **فنّ الملاحة في المحيطات** لوليم فان دورن بوصفه نصاً شاملاً وسلس القراءة إلى درجة مذهلة عن عالم السفن والبحار.

باختصار، لقد كتبت نصّاً حاولت جاهداً أن يأتي متكاملاً قدر الإمكان عن حدث لا يمكن لأحد من الناس أن يعرفه على حقيقته على كل حال من الأحوال. لكن ذلك العنصر الغامض بالذات في النص والذي من غير المتاح لنا معرفته على حقيقته هو الذي جعل الكتاب ممتعاً بالنسبة إليّ خلال انشغالي بتسطير صفحاته، وآمل في

أن يكون الكتاب ممتعاً أيضاً بالنسبة إلى القارئ. كانت لدي بعض التوجّسات بشأن تسمية الرواية بعنوان غضب العاصفة، لكنني في النهاية توصلت إلى استنتاج مفاده أن القصد المتوخى من ذلك العنوان لا بد أن يصبح واضحاً للقارئ بشكل كاف. إنني أستعمل كلمة مثالية بمعناها الذي يرتبط بعلم الأرصاد الجوية، أي عاصفة لا يمكن أبداً أن تكون أسوأ مما هي عليه. وأنا حتماً لم أقصد الإيحاء بأي نوع من الإهانة للرجال الذين لقوا حتفهم في البحر ولا للناس الذين لا يزالون يعانون من الحزن والأسى على فقدان أحبائهم.

كانت خبرتي الخاصة في مجال العواصف محدودة جداً، وهي تقتصر على الوقوف عند ساحل غلوسيستر ومراقبة الأمواج الهادرة وهي تتصاعد إلى ثلاثين قدماً وترتطم بالجرف الصخري لكيب آن، ظناً مني أن ذلك كل ما يحتاج إليه كاتب مثلي.

في اليوم التالي قرأت في إحدى الصحف أنه يُخشى أن يكون قارب غلوسيستر قد تلاشى في عرض البحر، فما كان مني إلا أن طويت المقالة التي كنت أنوي نشرها، ودسستها في درج مكتبي. ومن دون حتى أن أنتبه إلى نفسي، بدأت أكتب هذه الرواية.

ضفة جورجز 1896

ذات يوم من أيام منتصف الشتاء، وفي مكان بعيد عن سواحل ماساشوستيس، عثر طاقم أحد المراكب الشراعية خلال رحلة لصيد سمك الأسقمري البحري على زجاجة بداخلها ورقة. كان المركب يبحر على ضفة جورجز[1]، وهي واحدة من أكثر مناطق الصيد خطورة في العالم، ويمثل العثور على زجاجة فيها ورقة علامة تبعث على الوجل حقاً. بادر نوتي عادي يعمل على متن المركب إلى انتشالها من المياه، وأزيلت عنها الأعشاب البحرية، وفتح القبطان سدادة الزجاجة واستدار نحو أفراد طاقم مركبه المتجمهرين حوله: «نحن على ضفة جورجز بعد أن تقطّعت بنا السبل، وتحطمت دفتنا، وبدأت المياه تتسرب إلينا من كل حدب وصوب. رجلان منا قد جرفتهما المياه، وأعلنت جميع الأيدي اليائسة عن بذل أي محاولة للنجاة استسلامها حين رأت العيون حبال الصواري والأشرعة متقطعة والدفة محطمة. على من يلتقط هذه الزجاجة أن ينشر خبرنا على الملأ ليعرف الناس ما حصل لنا. نبتهل إلى الله أن يتلطف بنا ويغمدنا برحمته».

كانت قصاصة مرسلة من مركب يحمل اسم الصقر، وقد انطلق في رحلته من غلوسيستر قبل سنة. لم يسمع عنه أحد شيئاً منذ ذلك الوقت. أي مركب تتقطع حبال أشرعته على مبعدة من جورجز يبقى يتمايل ويتقلب عاجزاً، وتتقاذفه الأمواج هنا وهناك حتى يجرفه التيار

(1) ضفة جورجز: منطقة رملية مغمورة بالمياه تقع في المحيط الأطلسي شرق ولاية ماساشوستيس الأميركية، وتعتبر بقعة مهمة لصيد السمك، لكن الملاحة فيها محفوفة بالمخاطر بسبب التيارات العنيفة والضباب. م

إلـى بقعـة ضحلةِ الميـاه، فيتحطـم إلـى قطع متناثـرة تجرفها الأمواج المتكسرة إلى الشاطئ. لا بد أن يكون أحد أفراد طاقم ذلك المركب قد استلقى على سرير داخل حجرته، وكتب تلك القصاصة على جناح السرعة بعصبية على بصيص الضوء المتراقص للفانوس بعد أن انطفأت كل الأنـوار. إنهـا النهايـة، وكل مـن كان علـى متـن المركـب حتماً قد أيقـن ذلـك. كيـف يمكـن أن يتصـرف رجـال في مركب يوشـك على الغرق؟ هل يحتضن كلّ منهم الآخر؟ هل يتبادلون كؤوس الشراب؟ هل ينتحبون؟

هذا الرجل لم يفعل شيئاً سوى أن أخذ يكتب. لقد سطر على قصاصة من الورق تجربة اللحظات الأخيرة التي عاشها عشرون رجلاً كانوا موجودين في هذا العالم. ثم أغلق الزجاجة بسـدادتها، وألقاها في عرض البحر. ليست ثمة فرصة للنجاة من هذا الجحيم، ربما فكر في ذلك. وبعدها نزل إلى قاع المركب مجدداً. تنفس عميقاً. حاول أن يهدئ من روعه قليلاً. واستعد لتلقي أولى الصدمات المهولة من البحر الغاضب.

غلوسيستر، ماساشوستيس، 1991

إنها ليست سمكة تلك التي تشترونها، إنما هي حياة الرجال.
سر والتر سكوت

(جامع الآثار)، الفصل 2

انزلقت قطرات مطر رقيقة عبر أوراق الأشجار، فتساقطت على الأرض، وفاحت رائحة المحيط بشكل قوي حتى أضحى في وسع المرء تقريباً أن يلتقطها ويلعقها بلسانه من الهواء. هدرت الشاحنات وهي تشقّ طريقها عبر شارع روجرز، ونادى رجال يرتدون كنزات قصيرة الأكمام، ملطخة بدماء السمك، بعضهم بعضاً على متن المراكب. كان سطح المحيط يعلو ويهبط تحتهم كبساط الريح، وترتطم أمواجه الضخمة بالدعائم السوداء، وتعود مرتدّة على أعقابها إلى الصخور التي يغطيها صدف البحر. ارتفعت علب عصائر وقطع فلين قديمة وانخفضت، وتموّجت برك الديزل المندلق كأنها قناديل بحر هائلة قزحية اللون. كانت المراكب تهتز وتصدر صوتاً حزيناً لدى احتكاك حبالها، والنوارس تطلق أصوات شكوى وتنقضّ إلى الأسفل، ثم تشكو أكثر فأكثر. عبر شارع روجرز وفي الجزء الخلفي من فندق عش الغراب، وبعد اجتياز باب الفندق ودرجات السلم الإسمنتية، ومروراً بالممشى المفروش بالسجاد، وخلف أحد الأبواب إلى جهة اليسار، كان بوبي شاتفورد يتمدد على سرير مزدوج في الغرفة رقم 27، وقد سحب الملاءة مغطياً بها جسده، وغط في نوم عميق.

كانت إحدى عينيه محاطة بهالة سوداء. تناثرت علب شراب

ولفافات طعام في أرجاء الغرفة، وثمة حقيبة من قماش خشـن ملقاة علـى الأرضيـة مـع كنـزات وقمصـان وفانيلات وسـراويل جينز زرقاء مبعثرة في أرجاء الغرفة. رقدت بجواره صديقته، كرستيانا كوتر. إنها امـرأة جذابـة المظهـر فـي أوائـل العقـد الرابع من عمرها، ذات شـعر أشـقر بلون الصدأ ووجه حاد الملامح، ضيق قليلاً. كان هناك تلفاز في الغرفة وخزانة منخفضة ذات أدراج تعلوها مرآة وكرسي من النوع الذي يجده المرء في مقاصف المدارس الثانوية. ترقط غطاء الوسادة البوليستري بآثار حروق أعقاب السجائر. كانت النافذة تطلّ على شارع روجرز حيث الشاحنات تبطئ سرعتها وهي تلج إلى ساحات مصانع تعليب الأسماك.

لا تزال السماء تمطر في ذلك الوقت. عبر الشارع هناك محطة روز مارين، حيث تتزود مراكب الصيد بالوقود، وبعد امتداد صغير من المياه يقع رصيف السمك الحكومي، حيث يفرغ الصيادون حمولتهم. كان الرصيف بالأساس بقعة واسعة لإرساء المراكب، وهو مشيّد على دعائم متينة، وفي طرفه البعيد، خلف منبسط مائي آخر، يوجد مرسى زوارق ومتنـزه صغيـر تأتـي الأمهـات بأطفالهـن إليـه للعب. ثمة منزل صغيـر رائـع المنظـر مشـيد مـن القرميـد يطـلّ علـى المتنـزه من ركن شـارع هاسـكيل، وقد بناه معماري بوسـطن الشـهير جارلس بولفنش. كان المنـزل بالأصـل ينتصـب عنـد المنعطـف الذي يلتقي فيه شـارعا واشـنطن وسـمر في بوسـطن. لكن، سـنة 1850 جرى نقله من مكانه، وزُحزح شيئاً فشيئاً حتى تم تحميله على متن إحدى سفن نقل البضائع العملاقة، وجيء به إلى غلوسيستر. ذلك هو المنزل الذي كانت والدة بوبـي، إيثيـل، قـد ربّـت فيـه أبناءها الأربعة وابنتيها. في غضون الأربع عشـرة سـنة الماضية كانت إيثيل تعمل نادلة نهاراً في مشـرب فندق

عـش الغـراب. كان جـد إيثيـل صياد سـمك وكان لابنتيها أصدقاء من الصيادين، والأبناء الأربعة كلهم يمارسون الصيد من حين إلى الآخر. ولا يزال أغلبهم يفعل ذلك.

تواجه نوافذ عش الغراب الشرق، حيث يطلّ عليها ضوء النهار الوهّاج الذي يشـرق على شـارع تسـير عليه مع بزوغ الفجر شـاحنات ذات مخـازن مجمّـدة. لـم يكـن النـزلاء يميلون إلـى النوم حتى وقت متأخـر. فـي حـدود السـاعة الثامنـة صباحاً، يكافح بوبي شـاتفورد من أجل الاسـتيقاظ. هو ذو شـعر بني بلون الكتان، وجنتاه غائرتان في وجهـه، وبنيتـه صلبـة نتيجـة مزاولـة كثيـر من الأعمـال المجهدة. بعد بضع سـاعات من المفترض أن يكون على مركب، لصيد سـمك أبو سـيف[1] - يسـمى أندريا غايل - الذي سـيبحر في رحلة مدتها شـهر إلـى غرانـد بانكـس. مـن المؤمـل أن يرجـع وفي جيبه 5000 دولار أو لا يرجع أبداً. في الخارج، استمر المطر في الهطول. تأوهت كريس، وفتحت عينيها بتكاسل، وحملقت إليه. بدت إحدى عيني بوبي بلون الإجاص الناضج.

- أنا التي فعلت ذلك؟

- نعم.

- سحقاً.

تفحّصـت عينـه للحظـة. كيـف أمكننـي الوصـول إلـى ذلـك الارتفاع؟

دخنا سـيجارتين، ومن ثم ارتديا ملابسـهما على عجل، وشـقا طريقهما هابطين درجات السلم. ثمة باب معدني مخصص للهرب في

(1) أبو سيف: سمك أوقيانوسي ضخم طويل المنقار. م

وقت الحرائق يفضي إلى ممر خلفي، دفعاه حتى انفتح، ومشيا مسافة إلى مدخل شارع روجرز. كان عش الغراب عبارة عن بناية طويلة الشكل تحتل جانباً واسعاً من الشارع شُيّدت على الطراز الثيودوري التقليدي[1] ويمتد الفندق من شركة جي. بي. رايت لتجارة الأسماك إلى محطة روز مارين. يقال إن النافذة ذات الألواح الزجاجية التي تزين واجهة مشرب الفندق هي أكبر نافذة في أرجاء البلدة. ذلك شيء مميز في بلدة نوافذ مطاعمها ومشاربها صغيرة الحجم لئلا يتمكن الزبائن العبور من خلالها. توجد طاولة بليارد قديمة، وهاتف عمومي قرب الباب، ومشرب يتخذ شكل حدوة حصان. يكلف شراب بودويستر دولاراً وخمسة وسبعين سنتاً، لكن كثيراً ما يتواجد هناك صياد قد عاد للتو من رحلة صيد مربحة فيبتاع شراباً على حسابه لجميع الزبائن. مع ذلك فقد كانت النقود تتدفق من بين أيدي الصيادين كأنها الماء الذي يتدفق من شبكة صيد. ربما كسب الواحد منهم بشكل منتظم مبلغاً يصل إلى 4000 دولار في الأسبوع.

دخل بوبي وكريس ونظرا حولهما. كانت إيثيل تقف وراء المشرب، وثمة بعض الأشخاص الذين اعتادوا النهوض باكراً في البلدة، كانوا يحتسون كؤوس الشراب في ذلك الوقت. جلس أحد رفاق بوبي في العمل على متن المراكب، ويدعى بوغسي موران، عند المشرب. بدا شارد الذهن قليلاً. قال بوبي: «كانت ليلة صعبة، أليس كذلك؟». همهم بوغسي بشيء ما. كان اسمه الحقيقي ميشيل، شعره طويلاً ينسدل على وجهه بعفوية، ومع كونه شهيراً بالتهور، فقد كان كل من في البلدة يحبه. دعته كريس إلى الانضمام إليهما لتناول

(1) نسبة إلى أسرة ثيودور التي حكمت إنكلترا، من 1485 إلى 1603 والطراز المعماري المميز لعهدها. م

الفطور، فانزلق بوغسي عن كرسيه المرتفع، وتبعهما إلى خارج الباب حيث كانت زخّات المطر قد خفت. صعدوا سيارة كريس الفولفو التي يبلغ عمرها عشرين سنة، ومضوا إلى مطعم الدجاجة البيضاء. دخلوا بخطوات متثاقلة، بينما كانت العيون محتقنة، والرؤوس مخدّرة من الصداع. اشتروا ساندويشات ونظارات شمسية رخيصة، ثم خرجوا إلى الشارع حيث اصطبغ ضوء النهار بلون رمادي يوحي بالتجهم. رجعت بهما كريس إلى عش الغراب واصطحبوا ديل مورفي، وهو فرد آخر من طاقم أندريا غايل يبلغ من العمر ثلاثين سنة، وغادروا البلدة على الفور.

كان الاسم الذي يدعى به ديل من قبل أصدقائه هو مورف، إنه رجل ضخم الجثة، وسمين كالدب، وفظ الطباع ينحدر بالأصل من ساحل برادينتون، ولاية فلوريدا. شعر رأسه أسود أشعث، وله لحية خفيفة، وعيناه ضيقتان، مثل عيون المنغوليين تقريباً. كان يمضي الكثير من وقته يطوف في أرجاء البلدة. ولديه طفل في الثالثة من عمره اسمه ديل أيضاً، كان مولعاً به بشكل واضح. أما زوجته السابقة ديبرا فهي بطلة جنوب غرب فلوريدا في الملاكمة للنساء لثلاث مرات، فكان من المحتمل أن يغدو ديل الصغير ملاكماً. أراد مورف أن يشتري لولده بعض الألعاب قبل مغادرتهم، وأخذت كريس الرجال الثلاثة إلى مركز تسوق قريب من ساحل غود هاربر. دخلوا متجر أميس وبوبي، اشترى بوغسي ملابس مضادة للحريق وسُتراً صوفية للرحلة، وبقي مورف يتمشى على الممرات ذهاباً وإياباً وهو يملأ عربة بلعب الأطفال، منها شاحنات صغيرة من نوع تونكا، وخوذ رجال المطافئ، وبنادق صيد سمك الشفنين البحري. وعندما عجز عن تحميل بعض الأشياء الأخرى دفع ثمنها سلفاً حتى تحين عودته مرة أخرى لأخذها،

بعدها انحشـروا جميعاً داخل السـيارة مع بضائعهم وعادوا إلى عش الغراب. نزل مورف أما الثلاثة الآخرون فقرروا الاستمرار في التجوال فانعطفوا بالسـيارة عند ركن من الشـارع متجهين إلى مشـرب غرين ليحتسوا المزيد من الشراب.

بدا مشـرب غرين تافيرن كأنه نسـخة مصغرة عن عش الغراب، كان مشيداً بالقرميد، وجدرانه مغلفة من الداخل بالخشب. عبر الشارع هناك مشرب آخر يسمى بيل، شكلت المشارب الثلاثة مثلث برمودا بالنسـبة إلى سـكان غلوسيسـتر. دخل كريس وبوغسـي وبوبي وأخذوا مقاعدهم عند المشرب، وطلبوا مجموعة من كؤوس الشراب. راقبوا مـا يعـرض علـى شاشـة التلفاز بلا اهتمـام، وتجاذبوا أطراف الحديث بشـأن الرحلـة المقبلـة، وعمّـا حـدث فـي الليلـة الماضيـة من جنون. بـدأت حـدة الصـداع، الـذي ينخـر رؤوسـهم والناجم عن الإفراط في الشـرب، تخف رويداً. احتسـوا مجموعة أخرى من الكؤوس، وربما مضت عليهم نصف سـاعة هناك، ومن ثم دخلت أخت بوبي، ماري آن. كانت طويلة وشـقراء، وتثير المشـاحنات بين المراهقين من أبناء صديقاتها، بعض الشـوائب كانت تعتري سـلوكها ما جعل بوبي على الدوام متوتر الأعصاب ومتأهباً للعراك. قال هامساً: «أوه، سحقاً، ها هي قادمة».

أخفى زجاجة خلف ذراعه، وجذب النظارة الشمسية مغطياً بها عينـه السـوداء المحتقنـة. اقتربـت ماري آن. «مـاذا تتصورني، غبية؟». تسـاءلت. أخـرج بوبـي الزجاجـة من مخبئها. نظـرت إلى عينه. «تبدو عينك جميلة». قالت.

- تشاجرت خلال لعب الورق في البلدة.

- صحيح؟

اشترى لها أحدهم شراباً بارداً ارتشفت منه بضع رشفات. «أتيت للتأكد فقط من أنك ستصعد إلى المركب». قالت، ثم أضافت: «ينبغي ألاّ تشرب في مثل هذا الوقت المبكر من النهار».

بدا بوبي أمامها مثل طفل كبير قوي تصرّف بشكل غير مهذب. فـي طفولتـه كان ضعيفـاً - أنجبتـه أمـه مـع أخ تـوأم مـات بعـد بضعة أسـابيع مـن ولادتـه - لكـن، عندمـا كبر أصبـح قوي البنية جداً. اعتاد أن يلعب كرة القدم فكان يمسـك خصمه الذي يحمل الكرة ويوقعه أرضاً، ومارس بعض الألعاب الخشنة الأخرى حيث كانت العظام التي تتكسـر شـيئاً مألوفاً. ظهر بمظهره، وهو يرتدي سـرواله الجينز وكنزته المـزودة بغطـاء رأس، كأنـه صيـاد نموذجـي، حتى إن أحد المصورين الفوتوغرافيين التقط له صورة ذات مرة لتوضع على بطاقة بريدية تصوّر الواجهة البحرية للبلدة. مع ذلك، كانت شخصية ماري آن أقوى من شخصيته، ولم يحسّ يوماً أنه في وضع مناسب للتصدي لها.

«كريس تحبك». قال فجأة. ردّت عليه: «وأنا أيضاً».

لم تكن ماري آن واثقة تماماً مما ينبغي عليها أن تفعله إزاء تلك العلاقة. كانت تتصرف بغضب مع كريس مؤخراً - بسبب إفراطها في الشرب، وبسبب تلك العين السوداء - لكن إخلاص بوبي قد حيّرها. لم يقل لها شيئاً مثل هذا من قبل. بقيت وقتاً يكفي فقط لإنهاء شرابها، ثم دفعت الباب، وخرجت.

* * *

فـي أول مـرة رأت فيهـا كريـس كوتر عش الغراب أقسـمت إنها لن تدخل إليه. كان يبدو بالنسبة إليها نقطة غريبة على طريق حياة لم تشأ أن تسـلكه. لكن، صادف أن كانت صديقة لماري آن شـاتفورد، وذات يوم سـحبتها ماري آن عبر الباب الخشـبي الثقيل وأخذتها في

جولة هناك. كان مكاناً لطيفاً، الناس يبتاعون الشراب لبعضهم بعضاً ببساطة متناهية مثلما يقول أحدهم للآخر مرحباً، وكانت إيثيل تطبخ هناك مقداراً كبيراً من حساء السمك من وقت إلى آخر، وقبل أن تنتبه كريس إلى نفسها سرعان ما أصبحت زبونة دائمة. ذات ليلة، لاحظت شاباً طويل القامة يمعن النظر إليها، انتظرته فترة من الزمن عسى أن يأتي صوبها، لكنه لم يفعل ذلك أبداً. كانت ملامح وجهه مثلث الشكل توحي بالتوتر والارتباك، بدا عريض المنكبين، وثمة نظرة خجولة ارتسمت على عينيه جعلتها تفكر في بوب دايلان. العينان وحدهما كانتا كافيتين لجعلها تفكر على هذا النحو. بقي ينظر إليها لكنه لم يتقدم خطوة، وأخيراً بدأ يتحرك متجهاً إلى الباب.

«إلى أين تذهب؟». قالت، وقد سدت عليه الطريق.

- إلى البحار.

يقع مشرب البحار الإيرلندي بجوار العش تماماً. وتصورت كريس نفسها وكأنها تشق طريقها إلى الجحيم. «لن أعبر الشارع». فكرت كريس، «إنني أقيم في العش وهذا يكفي بالنسبة إليّ، ذلك البحار اللعين يمثل الدلو الذي يهوي إلى قاع بئر مظلمة». وهكذا خرج بوبي شاتفورد من حياتها لمدة شهر أو نحو ذلك. لم ترَه مجدداً حتى عشية رأس السنة الجديدة.

- «إنني أقيم في عش الغراب». قالت، فيما كان يقف وراء المشرب وكان المكان مزدحماً وقتها بالرواد بشكل جنوني، والساعة قاربت الثانية عشرة. «أخيراً ها أنا أتحدث مع بوبي، ونذهب سوياً إلى حفلة أخرى. أُمضي الوقت مع بوبي، أفعل ذلك حقاً، أخذته إلى مسكني، وأمضينا الليلة هناك، شربنا حتى الثمالة، وأتذكر أنني مشيت معه في صباح اليوم التالي وكنت أنظر إليه وأفكر. أوه، يا الله، هذا

رجـل لطيـف فمـا الـذي فعلتـه به؟ قلت له ذلـك. عليك الخروج من هنا قبل أن يستيقظ أولادي، وبعدها بدأ يناديني».

كانـت كريـس مطلقـة ولديهـا ثلاثـة أطفـال وبوبـي منفصلاً عن زوجته ولديه طفلان. لقد عمل نادلاً، وفي صيد السمك ليتمكن من تسديد ديونه والإنفاق على طفليه، كان يوزّع وقته بين شارع هاسكيل وغرفته في الطابق العلوي من عش الغراب. (هناك اثنتا عشـرة غرفة تقريباً شاغرة في المكان، وهي رخيصة للغاية إن كنت تعرف الشخص المناسـب. مثـل أمـك، أو النـادل). بعـد وقـت قصيـر صـارت كريس تمضـي كل دقيقـة مـن وقتهـا برفقـة بوبـي، بـدا كمـا لـو أن كلاًّ منهما يعرف الآخر طوال حياته. ذات مساء وبينما جلسا يشربان بتهوّر في البحار الإيرلندي - كانت كريس في حالة نفسية مزرية - نهض بوبي، وجثا على ركبتيه، وطلب منها الزواج. «طبعاً، أنا موافقة!». صاحت، وبعدها، أضحت الحياة التي سيمضيانها معاً مسألة وقت ليس غير.

وقت - ونقود. كانت زوجة بوبي قد رفعت ضدّه شكوى بسبب عـدم دفـع نفقـة لطفليهـا، وأحيلـت القضية إلـى المحكمة أواخر ربيع 1991. كان الخيـار المتـاح لـدى بوبـي هـو، إمـا أن يدفـع مـا عليه أو يدخـل السـجن فـوراً، لـذا جاءت إيثيـل إليه بالنقود، وبعد ذلك ذهبوا جميعاً إلى مشرب للترويح عن أنفسهم. اقترح بوبي على كريس أمر الزواج مجدداً، أمام إيثيل هذه المرة، وعندما أصبحا وحدهما قال إن لديـه فرصـة عمـل علـى متـن مركب **أندريا غايل** لو شـاء ذلك. أندريا غايل مركب معروف لكل سـكان البلدة، قبطانه صديق قديم للعائلة، اسـمه بيلي تاين. لقد تسـلم تاين العمل بالأسـاس من القبطان السـابق شارلي ريد، الذي كان قد ترك العمل في صيد سمك أبو سيف لأن النقـود بـدأت تتضـاءل بيـن يديـه كما قال. (أرسـل ريد ثلاثة من أبنائه

إلـى كليـة خاصـة مـن الأموال التي كسـبها على متـن ذلك المركب). تلك الأيام انتهت الآن، لكن المركب لا يزال واحداً من أكثر المراكب التي توفر المكاسب في الميناء، وبوبي كان محظوظاً في حصوله على فرصة للعمل على متنه.

- «صيد سمك أبو سيف يعني كسب الكثير من النقود، سأسدد كل ديوني». قال لكريس.

- ذلك شيء رائع، كم المدة التي ستمضونها؟

- ثلاثون يوماً.

- ثلاثون يوماً؟ أأنت مجنون؟

- «نحن نحب بعضنا بعضاً والواحد منا يشتاق إلى الآخر، لا أستطيع تخيّل هذا». قالت كريس. «لا أستطيع تخيّل البعد عنك ولو نصف يوم».

* * *

تعـرف مراكـب صيـد سـمك أبـو سـيف أنهـا عابـرة للبحار لأن مسـارها الرئيـس يصـل إلـى أربعيـن ميلاً. إنهـا تلقي الطعم في فترات متعاقبة، وتنشر شباكها وتسحبها كل يوم طوال عشرة أيام أو عشرين يوماً. تتبع المراكب أسـراب السـمك مثل النوارس التي تتبع مركب الصيد نهاراً، في طريقها إلى غراند بانكس[1] صيفاً وإلى البحر الكاريبي شـتاءً، وهـي تخـرج فـي ثمانـي أو تسـع رحلات سـنوياً. إنها مراكب ضخمة تحقق أرباحاً وفيرة، ونادراً ما تبقى في الميناء لأكثر من أسبوع في كل مرة للتجهز بالاحتياجات الضرورية وإجراء التصليحات. أحياناً

(1) غراند بانكس: جزء من الجرف القاري الأميركي في المحيط الأطلسي، جنوب شرق نيوفاوندلاند وتعتبر منطقة شهيرة بصيد السمك. (المترجم)

ترحل بعض المراكب إلى مسافات بعيدة حتى تبلغ ساحل شيلي، ولا يخطر ببال صيادي السمك أبداً أن يستقلوا طائرة إلى ميامي أو سان جوان للحصول على عمل على متن أحد المراكب هناك. يمضون في الرحلة الواحدة شهرين أو ثلاثة أشهر وبعدها يعودون إلى ديارهم، ويرون عائلاتهم، ويرجعون إلى الصيد من جديد. يمضون معظم حياتهم في البحر، وينتهي الأمر بالكثير منهم إلى النقطة التي بدأوا منها. «إنهم يعانون من قلة الأحلام». مثلما قال أحد سكان البلدة.

مع ذلك حدث أن راودت خيال بوبي شاتفورد بعض الأحلام. أراد الاستقرار، وأن يسوّي مشاكله المالية التي تركها وراءه، ويتزوج بكريس كوتر. بحسب رأي بوبي شاتفورد، كانت المرأة التي انفصل عنها تنتمي إلى عائلة ثرية جداً، وهو لم يفهم السبب الذي جعله يقترض كل هذا المبلغ الكبير من المال. لكن، بدا واضحاً أن المحاكم لم تنظر إلى المسألة على ذلك النحو. لم يكن من الممكن أن يصبح حراً حتى يدفع كل شيء، ما يعني ضرورة الخروج في سبع أو ثماني رحلات على متن أندريا غايل، وتلك كانت سنة مناسبة لصيد السمك. وهكذا، ففي أوائل آب 1991، غادر بوبي في أول رحلة صيد في حياته. عندما غادروا المرسى ظلت عيناه تتأملان منطقة إيواء المراكب، لكن كريس كانت قد اختفت. ذلك فأل سيئ، وبخاصة أنهما قد قالا إن من الأفضل لو يبقى المحبّ يراقب التيار الذي يتركه المركب حتى يتلاشى في البحر.

لم يكن لدى كريس من سبيل لأن تعرف الوقت الذي يعود فيه بوبي، بعد أسابيع قليلة بدأت تمضي كثيراً من وقتها واقفة على رصيف روز، حيث كان مركب أندريا غايل قد أبحر في رحلته من هناك، منتظرة أن يلوح لها طيفه ذات يوم.

كانت أغلب منازل غلوسيستر ذات ألواح أرضية قد تآكلت، وحفر فيها الزمن أخاديد، وتلطخت جدرانها بالسخام بسبب النساء اللواتي يخبزن أو يطبخن قرب النوافذ أو عند السلالم، تلك النوافذ، التي كانت تطلّ على البحر، بدت ذات منظر يوحي بالكآبة والقنوط. أما كريس فقد حرصت كثيراً ألا تشوّه منظر شقتها، وتبقيها أنيقة بهيّة. في أواخر شهر آب اجتاح الساحل إعصار رهيب - يسمى إعصار بوب - وذهبت كريس إلى منزل إيثيل، لم تفعل شيئاً سوى أن أخذت تراقب قناة المناخ على التلفاز وهي تنتظر بفارغ الصبر أن تسمع رنين الهاتف. قوّضت العاصفة بساتين أشجار الخرنوب في كيب كود، لكنها لم تسمع أي أخبار سيئة عن مراكب الصيد، وهكذا عادت والقلق يساورها إلى نقطة مراقبتها عند رصيف روز.

ذات ليلة في أوائل أيلول، رنّ جرس الهاتف في شقة كريس. كانت تلك صديقة جديدة لبيلي تاين، تتكلم من فلوريدا. «إنهم عائدون ليلة الغد». قالت. «سأستقل طائرة إلى بوسطن، هل يمكنك أن تأتي لتأخذيني؟».

- «كنت أعيش حالة مزرية، كدت أفقد عقلي». قالت كريس تصف ما حدث. «وذهبت لاستقبال صديقة بيلي في لاغان بينما عاد المركب في وقت غيابي. توقفنا في الشارع على مقربة من عش الغراب، وكان في إمكاننا رؤية مركب أندريا غايل وقد رُبطت حباله إلى رصيف روز، وعبرت الشارع، وكأنني أطير، وانفتح الباب، ورأيت بوبي قبالتي. صاح: مرحى! والتقطني عن الأرض، ورفعني عالياً، والتفت ساقاي حول خصره، ولا بد أننا بقينا عشرين دقيقة على تلك الحال، ما كنت أريد الابتعاد عنه، ما كنت قادرة على ذلك، مضى ثلاثون يوماً على غيابه كانت كالجحيم».

راقب جمع من الأشخاص الذين تجمهروا في المشرب ذلك اللقاء الحميم من خلال النافذة العريضة. سألته كريس إن كان قد وجد الرسالة التي أخفتها في حقيبة سفره قبل مغادرته. قال إنه وجدها. وكان يقرأها كل ليلة.

- «هل هذا صحيح؟». سألت كريس.

أنزلها بوبي أمام الباب، وردد على مسمعها الكلمات التي وردت في الرسالة كلمة بعد كلمة. «الرجال كانوا يشاكسونني ببذاءة بسببها بحيث اضطررت إلى أن أخفيها داخل مجلة». قال. سحب بوبي كريس إلى داخل العش، وابتاع لها شراباً، وضربا الكأسين معاً، وشربا نخب عودته بسلام. كان بيلي هناك مع صديقته الجديدة التي صارت تتردد إليه، بينما وقف ألفريد عند الهاتف العمومي يتحدث مع صديقته من ولاية ماين، وكان بوغسي قد عاد ليعمل نادلاً في المشرب. انطلقوا على سجيتهم في تلك الليلة، وقد تهللت أساريرهم، كان الجميع يشربون ويصيحون بابتهاج لأنهم عادوا إلى البلدة بسلام، واجتمع شملهم مع أحبّائهم. صار بوبي شاتفورد الآن فرداً ضمن طاقم أفضل مراكب الصيد في الساحل الشرقي.

* * *

كانوا قد أمضوا شهراً في البحر، وجلبوا معهم خمسة عشر طناً من سمك أبو سيف. الأسعار كانت متذبذبة إلى حدٍّ كبير، بالرغم من أن طاقم مركب الصيد غالباً ما لا تكون لديهم أدنى فكرة عن مدى ما حققوه من مكسب حتى يحين الانتهاء من بيع السمك. وحتى في ذلك الوقت يبقى ثمة مجال للخطأ. يُعرف عن أصحاب المراكب أنهم يتفقون مع من يشتري السمك على أن يدفع سعراً أقل من السعر الحقيقي، ومن ثم يستعيدون جزءاً من خسارتهم المفترضة سراً. بتلك

الطريقـة فهـم لا يشـاركون طاقمهـم فـي الأرباح كلها. على كل حال، تـم بيـع حمولـة أندريـا غايـل من السـمك الذي اصطادوه إلى شـركة أوهارا للأغذية البحرية بثمن 136,812 دولاراً بالإضافة إلى مبلغ 4,770 دولاراً أخرى مقابل كمية قليلة من سمك الطون. استقطع بوب براون، صاحب المركب، في بداية الأمر قيمة الوقود، وأدوات الصيد، والطعم، وبندقية صيد جديدة، ورسوم الرصيف، والثلج، ونثريات أخرى، حيث بلغت قيمة هذه النفقات أكثر من 35,000 دولار. كل ذلك تم استقطاعه مـن المبلـغ الإجمالـي، وأخـذ بـراون نصف ما تبقى، وهو مبلغ وصل تقريبـاً إلـى 53,000 دولار. كانـت نفقـات الطاقـم مجتمعـة - الطعام، والقفـازات، والخدمـات الأخـرى التـي تقـدم من السـاحل - تُسَـجّل ديناً عليهم ومن ثم تسـتقطع من النصف الآخر للمبلغ، أما ما يتبقى فيقسّم على أفراد الطاقم، حيث يعطى للقبطان بيلي تاين 20,000 دولار، ولـكلٍّ مـن بييـر ومورفـي 6,453 دولاراً، ومـوران 5,495 دولاراً، وكلٍّ من شـاتفورد وكوسـكو 4,537 دولاراً. كانت الحصص توزع بحسـب الأقدمية فإن لم يقتنع شاتفورد أو كوسكو أو غيرهما فهم أحرار في العثور على مركب آخر.

بدأ الأسـبوع الذي كان من المفترض أن يُمضى على السـاحل يمـر بشـكل صعـب. فـي الليلـة الأولى، حتـى قبل أن يلقوا نظرة على السـمك، أعطى براون كل فرد من الطاقم شـيكاً بمبلغ مئتي دولار، ومـع حلـول الفجـر كان ذلـك المبلـغ قد صـرف وانتهى. زحف بوبي إلى السرير برفقة كريس قرابة الساعة الواحدة أو الثانية بعد منتصف الليل، ونهضا بعد أربع ساعات ليس إلاّ للمساعدة على القيام بتفريغ الأسـماك. ظهـر هنـاك أخـوه الأصغـر براين، الذي كانت تشـغل ذهنه رغبة واحدة وهي أن يمارس صيد الأسماك مثل أخيه. أراد أن يقدم

إليهم المساعدة، إلى جانب أخ آخر لهما، اسمه بستي. كان بوب براون موجوداً، وبعض النساء أتين أيضاً. رُفعت أكداس السمك إلى خارج المخزن، تدلت من الرافعة، وأُلقِيت داخل حوض في المرسى، ومن ثم نُقلت في عربات إلى مخازن مبرّدة على رصيف روز. بعد ذلك رفعوا عشرين طناً من الثلج إلى خارج المخزن، ومسحوا أرضية المركب، ورتبوا المعدات في أماكنها. كانت الساعة تشير إلى الثامنة، أو التاسعة صباحاً. بحلول الظهيرة جاء براون وقد جلب معه شيكات بنصف النقود التي يستحقونها - أما ما تبقى فسيُدفع بعد أن يبيع التاجر الذي اشترى السمك بضاعته فعلاً - وعبر أفراد الطاقم الشارع متجهين إلى أحد المشارب الذي يدعى براتي. وصلت الاحتفالات الصاخبة إلى ذروة لم تبلغها الليلة الماضية. «أغلبهم شباب عزاب ليس لديهم شيء يفعلونه أفضل من أن ينفقوا المال بسخاء». قال شارلي ريد، وهو قبطان سابق للمركب. «يبذرون النقود لأيام قليلة. وبعدها يعودون إلى البحر من جديد».

سواء أكانوا مبذرين للمال أم لا، فلا يزال يفترض بأفراد الطاقم أن يذهبوا صباح كل يوم إلى المرسى للعمل. من المحتم أن يكون هناك شيء أصابه العطب خلال الرحلة، مثلاً أن يلتف سلك حول عمود دوران المحرك فينبغي إزالته، والهوائيات ربما تكسّرت وسقطت أرضاً، وأجهزة اللاسلكي يمكن أن تكون قد تعطلت. بحسب نوع المشكلة التي تواجههم، ربما استغرق الأمر وقتاً يتراوح من ظهيرة يوم واحد إلى عدة أيام لإجراء التصليحات. وبعد ذلك يُجرى تصليح شامل على المحرك كتغيير الأحزمة والفلاتر، وفحص الزيت، وملء الهيدروليك، وتنظيف الحواقن والسدادات، واختبار المولدات. وهناك واجب لا وقت محدد لإنهائه يتمثل بإدامة جهاز تعشيق التروس في

المركب. تحتاج البكرات إلى التزيت، وينبغي على الحبال أن تجدل وعلى السلاسل والكيبلات أن تستبدل، وعلى البقع التي يعلوها الصدأ أن تنظف وتطلى. يمكن لأي قطعة من المعدات التي تهمل وتخزن بحالة رديئة، أن تتسبب بقتل رجل. لقد رأى شارلي ريد ذات مرة بكرة رفع تسقط على أحد الأشخاص وتقطع ذراعه. كان أحدهم قد نسي أن يحكم شد القيد الذي يثبتها في مكانها.

بالرغم من ذلك، لم يكن مشهد أفراد الطاقم وهم يمارسون ذلك الواجب يوحي أنهم بحّارة محترفون. كان بوبي يستيقظ فزعاً عدة مرات خلال ذلك الأسبوع داخل غرفته في عش الغراب، فيذهب ليلقي نظرة من النافذة، ومن ثم يرجع إلى فراشه. لم يكن في وسع المرء أن يلومه، من الآن فصاعداً، ربما جاءت زوجته من حين إلى آخر وبقيت فترة قصيرة ما بين الرحلات الطويلة الشاقة في البحر. كل ما سيكون لديه ليدفع به الضجر عن نفسه مجرد صور ملصقة على جدار أو ربما رسالة في حقيبة سفر. إذا كان الوضع صعباً على الرجال فهو أكثر صعوبة على النساء. «كنت أعيش حياة مملة وحين يعود يصبح لحياتي معنى». قالت جودي تاين، التي طلقت من بيلي بسبب ذلك. «تحملت ذلك الوضع طويلاً وقد سئمت، لا شيء يتغير أبداً، وهو ما كان يتوقف عن السفر للصيد، بالرغم من قوله لي إنه يريد التوقف. لكن لو خيّروه بيني وبين البحر لاختار البحر».

يُعتبر بيلي استثناء في الواقع من حيث حبّه للصيد. أما شارلي ريد فهو يشبهه تماماً، ذلك هو السبب الذي جعل علاقة الرجلين ببعضهما بعضاً تمضي بشكل رائع. «إنه مكان منفتح، أحصل فيه على العزلة التي أحتاج إليها في هذا العالم». قال ريد. «ليس ثمة من يضغط عليّ لأفعل هذا الشيء أو ذاك. وفي وسعي أن أرى الأشياء التي لا

يستطيع الآخرون رؤيتها؛ الحيتان تمر قربي مخترقة المياه، وكلاب البحر تتبع المركب. أصبحت أمتلك تجربة غنية لا يمكن إيجادها في الكتب. إنها أشياء غريبة حقاً، أشياء من المتعذر وصفها. وحين أمشي في شوارع البلدة، فكل شخص يعاملني باحترام، (مرحباً، قبطان، كيف حالك، قبطان؟). من الممتع أن تجلس مع رجل تجاوز السبعين من عمره فيقول لك، (مرحباً، قبطان). إنه شيء جميل حقاً».

ربما ينبغي على المرء أن يصبح قبطان مركب ليحب الحياة. (ولا بدّ أن يوفر شيك بمبلغ 20,000 دولار مساعدة كبيرة في هذا الشأن أيضاً). أغلب من يعملون على مراكب الصيد يشتاقون إلى الرجوع إلى البحر؛ وبالرغم من هذا، فالصيد بالنسبة إليهم مهمة وحشية، من الممكن أن تقودهم إلى نهاية صعبة، هم يحاولون جاهدين التخلص منها في أقرب وقت. في مناسبات تُقام تأبيناً لرحيل واحد منهم، في بلدة غلوسيستر، يتفوه الناس دائماً بأشياء من قبيل: "الصيد كان حياته"، أو "مات وهو يمارس الشيء الذي لطالما عشقه". لكن، على العموم، فتلك الأحاسيس تأتي للترويح عن النفس وجعلها تتحمّل قسوة الحياة. الشباب في غلوسيستر يجدون أنفسهم قد عادوا إلى البحر لأنهم صاروا مفلسين ويحتاجون إلى المال بصورة عاجلة.

الشيء الوحيد الذي يمكن أن يهوّن مشقة هذا العمل الذي يلح على الذهن ويدغدغ المشاعر بين فترة وأخرى، مثلما كانوا يتصورون، هو التساهل مع نزوات النفس والانغماس في الملذات ما يجعل الذهن مخدّراً. أي صياد سمك يغيب في البحر مدة شهر، ثم يرجع، يكون شبيهاً بإعصار، يكون همّه الوحيد تبديد النقود. ليس في إمكانه التخلص من ذلك الحافز بسرعة كافية. يستمر الصيّاد في شراء أوراق اليانصيب، خمسين منها كل مرة، وينثرها هنا وهناك على

روّاد المشرب. فإذا ربحت واحدة منها يشتري خمسين ورقة أخرى بالإضافة إلى مشروب مجاني لجميع الحاضرين في ذلك الوقت. بعدها يعطي النادل عشرين دولاراً بقشيشاً ويجعل الزبائن يشربون مجدداً. ربما اصطفت أمام أحد الأشخاص الذين اعتادوا الشرب أبطأ من غيرهم زجاجتان أو ثلاث. وعندما تتجمع الكثير منها أمام أحدهم، توضع مكانها بطاقات بلاستيكية، وذلك لئلا تبرد الزجاجات. (يقال إنه عندما يموت شخص في البحار الإيرلندي سرعان ما تتفجر مشاحنات حول من يحصل على بطاقاته). ولا يمكن لأي صياد يغيب في رحلة صيد طويلة أن يعطي انطباعاً يوحي أنه يكترث لأن ينحني فيلتقط ورقة من فئة عشرين دولاراً سقطت منه عند الباب. تبذر النقود على الطاولات كأنها أوراق لعب قذرة، وعندما يحلّ موعد إغلاق المشرب ربما يكون الصياد قد بدد أجر أسبوع كامل أمضاه في البحر. بالنسبة إلى بعضهم، فإن التصرف الذي يوحي أن النقود لا تعني شيئاً بالنسبة إليه هو المعنى الوحيد الذي يمكن أن تحمله النقود.

- «في الليلة الماضية، أوه، يا الله، كان الشمالي يتصرفون بجنون». قالت كريس. «المشرب اكتظ بهم وبوغسي عانى من وضع نفسي سيئ لأنه خسر الرهان، وشارفت رحلته على البدء، فقد صوابه حقاً بسبب ذلك. إنه شيء صعب، كما تعرف، عندما تبقى لديك ستة أيام ليس غير. كانوا يشربون أكثر فأكثر حين فكّروا في أن الوقت قد اقترب للرحيل، ولم يبقَ لديهم وقت كافٍ على الأرض، ولم يحصلوا أيضاً على ما يكفي من نقود. في صباح اليوم التالي استيقظنا فزعين في العش لأننا كنا محطمين، وتشاجرنا وحصل بوبي على هذه العين السوداء، أصبحنا نتصرف بعنف شديد مع بعضنا بعضاً في الآونة الأخيرة، كل ذلك بسبب الشراب، صدقوني. الآن أنا أفكر في كل

ذلك، ولا يمكنني التصديق أنني قد جعلته يذهب إلى البحر هكذا بكل بساطة. لا أصدق أنني قد أرسلته إلى البحر بتلك العين السوداء».

* * *

في سنة 1850، كتب هرمان ملفيل[1] رائعته **موبي ديك**، التي وصف فيها تجربته الخاصة على سفينة صيد الحيتان البحار الجنوبية. تبدأ الرواية بكلمات الراوي، واسمه إشمايل، الذي كان يشق طريقه بصعوبة عبر عاصفة ثلجية اجتاحت نيو بيدفورد، ماساشوستيس، باحثاً عن مكان يمضي فيه تلك الليلة. لم تكن لديه نقود كافية. مرّ بأحد الأماكن، وهو نُزل يسمى الحراب المتقاطعة، لكنه وجده «غالياً جداً، ويعجّ بالثمالى، كانت قد استبدت بهم نشوة مجنونة حتى أفقدتهم صوابهم». ثم وصل إلى مكان آخر هو مشرب أبو سيف، لكنه أيضاً كان ينبعث منه الدخان، ويبدو حاراً، ويمتلئ بأشخاص معربدين. أخيراً، أتى إلى مشرب الرجل الثرثار. «وفيما تسلل ضوء باهت من هناك» - هكذا كتب الروائي - «بدا ذلك المأوى الخشبي الخرب كما لو جرى نقله إلى هنا من حطام سفن محترقة، وفيما كانت اللافتة المتأرجحة تصدر صريراً كالأنين أو شكوى من فقر مدقع استبد بالمكان، تصوّرت أن هذه هي البقعة الملائمة تماماً للسكن الرخيص وأنها أفضل حتى من مقهى البازيلاء».

كان حدسه صائباً بالطبع، فقد وجد مكاناً يُقدّم فيه طعام ساخن وسرير يشاركه فيه رفيق سفره الذي كان يشبه آكلي لحوم البشر واسمه

(1) هرمان ملفيل: كاتب أميركي شهير (1819-1891) كتب روايته الرائعة **موبي ديك** 1851 وهي سرد واقعي يتناول رحلة لصيد الحيتان، وهي ذات طبيعة رمزية أيضاً تلمح إلى مشاكل الديمقراطية الأميركية، لم تجلب له الشهرة ولا حققت الجوائز عند نشرها بالرغم من أنها تعتبر الآن من أشهر الأعمال الأدبية الكلاسيكية في الأدب الأميركي وفي العالم أيضاً. م

كوينكويغ. كان كوينكويغ ابنه بالتبني وذات يوم أنقذ حياته. خلال رحلات البحر المضنية، كثيراً ما كانت هناك أماكن قد أوت أشخاصاً مثل إشماييل في هذا العالم، وأشخاصاً مثل مورف، وبوغسي، وبوبي. من دون تلك الأماكن، مثلما يمكن للمرء أن يتخيل، لن يغدو الصيد ممكناً. ذات ليلة من الليالي، دخل أحد صيادي السمك إلى عش الغراب مترنحاً ومتعثراً بخطواته من الثمالة بعد أن أمضى شهراً في البحر، كانت الأوراق النقدية تتساقط من جيبه. أخذ كريغ، نادل المشرب، يلتقط النقود عن الأرض - وهي تساوي قيمة شيك لتسديد أجر أحد الصيادين - ويدسّها في الخزانة. في صباح اليوم التالي عاد الصياد وهو يبدو مغموماً. قال: «يا الله، يا لها من ليلة أمضيتها البارحة». وأضاف: «لا يمكنني التصديق أنني قد صرفت كل تلك النقود...».

إذا كان الصياد قادراً على أن يُصدق أنه قد صرف بضعة آلاف من الدولارات في ليلة واحدة، فهذا شيء يخبرنا الكثير عن حياة الصيادين. وإذا كان نادل مشرب يأخذ النقود كي يخفيها في خزانة فذلك يخبرنا الكثير أيضاً عن الطريقة التي ينتقي بها الصيادون مشاربهم. إنهم يبحثون عن أماكن تكون بمثابة منازل أخرى لهم لأن الكثير منهم ليست لديهم منازل حقيقية. لدى الأشخاص الأكبر سناً عائلات بالطبع، وعقارات خاصة، وما شابه ذلك، لكن من النادر أن يجد المرء أشخاصاً كبار السن على متن المراكب التي تبحر إلى مسافات بعيدة. يوجد في أكثر الأحيان أشخاص مثل مورف وبوبي وبوغسي ممن يريدون أن يمضوا شبابهم وفي جيوبهم لفافات دولارات من فئة عشرة دولارات أو عشرين دولاراً. «إنها لعبة لا يمارسها إلا الشباب، لعبة رجل أعزب». مثلما قالت إيثيل شاتفورد.

نتيجة لهذا، فقد كان عش الغراب يحمل لمسة يكاد المرء

لا يجدها إلا في ملاجئ الأيتام. إنه يأوي البشر، ويوفر لهم مكاناً يستظلون بظله، ويمنحهم عائلة ولو بشكل مؤقت، يقرضهم إياها. بعضهم كان قد أتى من رحلة وصل فيها إلى غراند بانكس، وآخرون قد صمدوا أمام حياة اجتاحتها عواصف عاتية كأنها أمواج شمال الأطلسي، لكنهم اجتازوها اعتماداً على أنفسهم. حياة تشوبها المشاكل والطلاق، وإدمان على الشراب، هي مجرد سنوات قليلة يعيشونها. ذات ليلة، في المشرب، أتى رجل عجوز نحيف ماتت ابنة أخته بمرض الإيدز، لفّ ذراعيه حول إيثيل، وتشبث بها لخمس أو عشر دقائق. في الطرف الآخر من الطيف يمكن أن يرى المرء رجلاً مدمناً على الشراب سيئ الطباع شبيهاً بذلك الرجل الذي يدعى وولي، يجسّد نموذجاً للمظاهر الشنيعة التي يتصف بها من يعتدي على الأطفال. لقد حكموا عليه بعقوبات شديدة تتضمن تقييد حركته ومراقبة تصرفاته، لكنه بين فترة وأخرى، كان ينزلق إلى مهاوي الرذيلة والنزوات حتى تضطر إيثيل إلى أن تصرخ به ليقف عند حده. ومع ذلك، فلم يفرغ قلبها من حيّز للتعاطف معه ومعاملته برقة أحياناً، لأنها كانت تعرف حجم المعاناة التي عاشها في طفولته. في إحدى المرات أحضرت هدية وغلفتها بورق الزينة وأعطتها إليه صباح يوم الميلاد. (اعتادت أن تفعل ذلك مع أي شخص يبقى في الطابق الأعلى خلال المناسبات). طوال اليوم تجنب وولي فتح الهدية، ثم قالت له إيثيل إنها ستشعر بالإهانة إذا لم ينزع الورق ويخرج ذلك الشيء. وفيما بدا عليه عدم الارتياح قليلاً، بدأ ينزع الورق ببطء عن الهدية - كانت عبارة عن وشاح أو ما شابه ذلك - وعلى حين غرة صار أعنف الرجال في غلوسيستر يبكي قبالتها.

- «إيثيل». قال وهو يهز رأسه: «لم يجلب لي أحد هدية من قبل».

ولدت إيثيل شاتفورد في غلوسيستر، وعاشت حياتها كلها على مبعدة نصف ميل ليس إلا من عش الغراب. لم يكن الناس في تلك البلدة، كما تقول هي، قد قطعوا أبداً تلك المسافة التي تستغرق أربعين دقيقة بالسيارة ليذهبوا إلى بوسطن إلا نادراً. وهناك آخرون لم يسبق لهم يوماً أن عبروا الجسر. لكن، من الضروري أن يضع المرء ضمن اعتباره أن هذا الجسر يمتد فوق فسحة ضيقة من المياه بحيث تواجه مراكب الصيد صعوبة في المرور تحته. ربما لم يكن الجسر موجوداً في نظر كثير منهم في أي وقت من الأوقات، هناك أعداد كبيرة من الناس في البلدة كانوا يرون في غراند بانكس أكثر من بلدة مجاورة لهم على الساحل.

كان الجسر قد شيد سنة 1948، حين كانت إيثيل في الثانية عشرة من عمرها. كانت الزوارق الشراعية في غلوسيستر لا تزال تبحر إلى غراند بانكس لصيد سمك القد. في ذلك الربيع، تتذكر إيثيل أن الأولاد الأكبر منها سناً كانوا يأخذون رخصة من المدرسة للذهاب لمكافحة حرائق الأدغال، التي كثيراً ما كانت تضطرم بشكل مخيف في أرجاء متفرقة من كيب آن. لقد التهمت الحرائق مناطق شاسعة من البراري تسمى دوغتاون كومون. أراضي المستنقعات وركام التربة والحجارة التي جرفتها الأنهار الجليدية كانت ذات يوم مأوى للمشرّدين والمعتوهين الذين نسي السكان المحليون كل شيء عنهم. يمثل الجسر الطرف الشمالي للطريق 128 الذي يلتفّ حول بوسطن، وهو بالأساس قد ساهم في جلب مظاهر رخاء القرن العشرين إلى غلوسيستر. لقد تم تبليط أرصفة البلدة وشوارعها بطريقة

حضاريـة وبخاصـة واجهتهـا المائيـة خلال السـبعينيات، وسـرعان ما ازدهرت تجارة المخدرات، وشهدت تلك المنطقة أعلى نسبة لتعاطي جرعـات مفرطـة مـن الهيرويـن فـي أنحـاء البلاد. في سـنة 1984، تم إيقاف أحد المراكب التي تعمل في غلوسيستر ويسمّى ڤالهالا بتهمة تهريب الأسلحة إلى الجيش الجمهوري الإيرلندي. كانت البنادق قد اشتُريت بالأموال المكتسبة من تجارة المخدرات التي تتعاطاها المافيا الإيرلندية في بوسطن.

في نهاية الثمانينيات تعرّض النظام الاقتصادي في ضفة جورجز للأزمـات وبـدأ بالانهيـار، وأجبـرت البلـدة علـى أن تعمـل علـى رفع مواردهـا وذلـك بالانضمـام إلـى البند 8 من برنامج الإسـكان منخفض التكاليـف. كانـوا يوفـرون منـازل رخيصـة للنـاس القادميـن من مناطق أخرى، ربما كانت أكثر فقراً في ولاية ماساشوستيس، مقابل حصولهم على تعويض من الحكومة. لكن، كلما ازدادت أعداد السـكان الذين يأوونهم ارتفع معدل البطالة، ما سـلّط ضغطاً أكثر فأكثر على صناعة السـمك. مع حلول سـنة 1991، شـارف السـمك على النضوب خارج سـواحلهم بحيـث صـاروا يناقشـون خيـارات لـم يفكـروا فيها من قبل كإغـلاق ضفـة جورجـز فـي وجـه مراكب الصيـد، إلى أمد غير محدد. خلال 150 سنة، كان سمك القد الذي يجري صيده في جورجز، وبعيداً عن سـواحل كيب، يشـكل السـلة الغذائية لمعظم صيادي نيو إنغلاند، أمـا الآن فقـد أصبحـت تلـك منطقـة مهجورة فعلياً. رأى شـارلي ريد، الذي ترك المدرسة وهو في الصف العاشر ليعمل على مركب صيد، أن النهايـة كانـت علـى الأبـواب: «لا أحـد من أطفالي له علاقة بالصيد من قريب أو بعيد». قال: «إنهم يطلبون مني أن آخذهم في رحلة على المركب، وأنا أقول لهم، لن آخذكم إلى أي مكان. لا بدّ لكم أن تحبوا

هذا العمل، وإن كان قاسياً جداً، يجب أن تحبوه أولاً».

كانـت إيثيـل تعمـل فـي عـش الغراب منذ سـنة 1980. تصل إلى هناك عند الثامنة والنصف من صباح يوم الثلاثاء، وتعمل حتى الساعة الرابعـة والنصـف بعـد الظهـر، ومـن ثم غالباً ما تجلس للراحة وتناول بضع كؤوس من الشراب. إنها تعمل أربعة أيام في الأسبوع، وأحياناً كانت تعمل حتى خلال عطلة نهاية الأسبوع. بين فترة وأخرى، يأتي أحـد الزبائـن المألوفيـن بسـمكة فتقـوم بطهيهـا وتُعدّ قليلاً من حسـاء السـمك في الغرفة الخلفية. بعد ذلك تقدّمها في صحون بلاسـتيكية، وأي شيء يتبقى منها تحفظه بعيداً عن الأنظار في قدر خزفية لما تبقى من اليوم. وكان الزبائن يتجهون إلى هناك، ويشـمّون رائحة الحسـاء، ويغترفون القليل منها من وقت إلى آخر.

بدا واضحاً أن هذا مكان يمكن للصياد أن يعتاد التردد إليه. فقد كانت النوافذ، ذات السـتائر السـميكة في غرف الطابق العلوي والتي تطلّ على واجهة البحر، توفر ميزة مهمة. إنها تتيح للمرء رؤية ما يجري في الخارج من دون أن يراه أحد. في وسـع من في المشـرب مراقبة أي شـخص قـادم ينـوي الانضمـام إليهـم. بالإضافة إلـى ذلك، فهناك باب خلفي يوفر مهرباً بديلاً عند الضرورة. «أنقذ ذلك الباب كثيراً من الأشخاص من أيدي زوجاتهم، وصديقاتهم، أو أي شيء آخر». تقول إيثيل. ومع ذلك كان الثمالى يكشـفون عن أنفسـهم، تتمايل ظلالهم على النافذة، وكثيراً ما راقبت إيثيل خطواتهم وهم يتوقفون عند الباب ليرتبوا وضعهم ويستنشقوا نفساً عميقاً. ومن ثم يرفسون الباب البني الضخم، ويفتحونه، ويتجّهون مباشرة إلى ركن من المشرب.

ربما يبقى الناس في غرف الطابق العلوي مدة تتراوح من ساعات إلى سنوات، وفي بعض الأحيان يكون من الصعوبة منذ البداية معرفة

المدة التي سيمضيها شخص من الأشخاص هناك. تبلغ كلفة السكن 27,40 دولاراً في الليلة بالنسبة إلى الصيادين، وسائقي الشاحنات، والأصدقاء، وتصل إلى 32,90 دولاراً بالنسبة إلى الآخرين. وهناك أيضاً كلفة أخرى للإقامة لمدة أسبوع خاصة بالنزلاء الذين يقيمون فترة طويلة. ذات مرة بقي أحد الرجال هناك مدة طويلة، خمس سنوات، بحيث قام بطلاء غرفته وفرشها بالسجاد. وكان قد علّق أيضاً بضعة شمعدانات تتدلى من السقف. بالنسبة إلى الصيادين الذين ليست لديهم حسابات مصرفية فهم يدفعون شيكات أجورهم إلى عش الغراب لتصريفها (ذلك شيء مفيد وبخاصة إذا كانوا مدينين بنقود للمشرب)، أما الصيادون الذين ليست لديهم عناوين بريدية فيمكن أن ترسل إليهم الأشياء على عنوان المشرب. وهذا يضعهم في موقع مميّز قدر تعلق الأمر بمصلحة الضرائب، أو المحامي، أو زوجة سابقة. كان النادل طبعاً، يستلم الرسائل، ويرد على المكالمات الهاتفية، وربما يكذب أيضاً. ويحمل الهاتف العمومي عند الباب الرقم نفسه الذي يحمله أي هاتف منزلي، وعندما كان يرن يشير الزبائن بأيديهم إلى إيثيل تعبيراً عن الرد الذي يرغبون فيه، فتقول إن كانوا موجودين أم لا.

في جميع الأحوال، فذلك مكان خاص بالناس الذين يعرف بعضهم بعضاً، أما الناس غير المعروفين هناك فيمكن أن يُدعوا إلى المشرب لتناول بضع كؤوس. من النادر أن يشتري إنسان غريب شرابه بنفسه في عش الغراب، ومن الصعوبة عليه كذلك أن يغادر بعد إنهاء زجاجة واحدة لا غير، إذا صادف أن وُجِدت هناك في أي وقت، ستكون مضطراً إلى البقاء حتى موعد الإغلاق. لم تكن تحصل نزاعات كثيرة لأن الجميع يعرف بعضهم بعضاً بشكل جيد، لكن بالنسبة إلى المشارب الأخرى الواقعة على واجهة البحر - مثلاً

براتي، وميتش، والبحار الإيرلندي- فهي معروفة كونها قد دأبت على تفكيك أواصر العلاقة مع روادها بانتظام. لقد عملت إيثيل ذات مرة في أحد الأماكن التي كان فيها صاحب المشرب يصرّ دائماً على إثارة الكثير من النزاعات بحيث رفضت الاستمرار في العمل معه، لم تساعد حقيقة كونه شرطياً على تهذيب تصرفاته كثيراً. ويتذكر جون، وهو نادل آخر في العش، إحدى مناسبات الأعراس عندما احتدم جدل عنيف بين العروس والعريس فاندفع العريس إلى الخارج وهو هائج، وتبعه الرجال كافة الذين كانوا موجودين في الحفلة بإذعان. بالطبع، فهم ذهبوا فوراً إلى أقرب مشرب وبالتالي بدأ أحدهم يتفوه بتعليقات بصوت مرتفع ضد رجل سمين كان يجلس وحيداً بهدوء. ما كان من ذلك الرجل إلا أن نهض، ورفع قبعته عن رأسه واتجه نحو المشرب، وطرح أيضاً نصف الرجال الذين حضروا حفل الزفاف، واحداً بعد الآخر.

كان أقرب ما يتبادر إلى الذهن من أحداث غريبة وقعت في العش هو ما حدث ذات ليلة، عندما كانت مجموعة من العمال البيض الذين توحي سيماؤهم بالقبح والخسّة جالسين عند طرف الصالة، بينما جلس بضعة سائقي شاحنات سودٍ في الطرف الآخر منها. كان سائقو الشاحنات منتظمين في ترددهم إلى المكان، لكن العمال البيض كانوا في الأصل من خارج البلدة، وصادف أن تواجدت أيضاً جماعة من صيادي الأسماك كانوا يتحدثون بصوت عالٍ حول طاولة البليارد. تركز اهتمام هذا المزيج الهجين المتحفز للقتال على صبيين أحدهما أسود البشرة والآخر أبيض البشرة كانا منشغلين بلعبة البولة[1] وقد

(1) البولة: ضرب من لعب البليارد تتميز طاولته بجيوب يسعى اللاعبون إلى إسقاط الكرات فيها. (م)

احتـدم النقـاش بينهمـا، ومثلمـا كان يبـدو فإن موضـوع النقاش يتعلق بصفقـة مخـدرات. وفيمـا تفاقمـت حدة التوتر في الصالة صاح واحد من سـائقي الشـاحنات لجون طالباً منه أن يأتي وقال له: «يا هذا، لا تقلق، هذان الصبيان ما هما إلا نفايات قذرة وسنقدم إليك المساعدة مهما تكن العواقب».

شكره جون، وعاد إلى غسل الأقداح. كان صيادو الأسماك قد عادوا لتوّهم من رحلة صيد وهم بحالة مزرية، أما العمال البيض فلم يصدر عنهم سوى تعليقات مكتومة لا تكاد تسمع، وبقي جون ينتظر الفلينة تفرقع في أي لحظة. وأخيراً ناداه أحد العمال البيض وهو يدفع رأسه عبر المشرب قريباً من سائقي الشاحنات السود.

- «إنـه شـيء سـيئ أن تخدمهـم لكننـي أتصـور أنـه القانـون». قال.

فكر جون في هذا للحظة وبعدها قال: «نعم، ليس ذلك فحسب، إنهم جميعاً أصدقائي».

مشـى نحـو طاولـة البليـارد، وألقاهمـا إلى الخـارج، ثم عاد إلى صيـادي الأسـماك وأخبرهـم أنهـم إذا كانـوا يسـعون وراء المتاعـب فيمكنهـم بالتأكيـد أن يجـدوا الكثيـر منهـا. كان أصدقـاء جون يمثلون نماذج خاصة من البشـر، وأشـار صيادو الأسـماك إليه أنهم قد فهموا قصده. غادر العمال البيض في نهاية الأمر، ورجعوا في أواخر الليل إلى مكانهم القديم الذي اعتادوا التردد إليه.

- «إنهـم أشـخاص طيبـون». قالـت إيثيـل: «أحيانـاً يأتـي إلـى هذا المكان من يجمع محّار الأسـقلوب وما شـابه ذلك. ليسـوا إلا أصدقـاء. مـن أفضـل الأوقـات التـي مـرت بي هنـا، عندما دخل ذلك الرجل الإيرلندي، وطلب خمسين زجاجة شراب شعير. حدث ذلك

ظهيرة يوم مضجر من أيام الآحاد، لم أفعل شيئاً سوى أن أمعنت النظر إليه. قال إن أصدقاءه سيصلون بعد قليل، وهو متأكد أن فريقاً إيرلندياً لكرة القدم سيأتي عاجلاً. سيبقون في روكبورت، وهي بلدة تتميز بشيء من الدفء. وهكذا بدأوا يتوافدون. أتوا جميعاً سيراً على الأقدام على الطريق 127، قطعوا مسافة خمسة أميال، وهذا أول مكان يأتون إليه. كانوا يشربون بشكل سريع حتى إننا كنا نبيع الزجاجات مباشرة بعد إخراجها من الصناديق. وكانوا يدندنون ويضربون على سطوح الطاولات بإيقاعات متناسقة مبهجة».

* * *

في الماضي كان صيد السمك من أصعب أنواع الأعمال في غلوسيستر، العمل الذي يعرّض صاحبه لخطر الموت أكثر من غيره. في وقت مبكر يعود إلى سنة 1650، كانت طواقم من الصيادين يتألف كلٌّ منها من ثلاثة رجال تغامر في رحلات بعيدة، فيمضي الرجال في كلِّ رحلة أسبوعاً في زوارق صغيرة ومعهم حجارة لحفظ توازن المركب وصوارٍ غير ثابتة. حين تهبّ رياح عاتية تتكسّر الصواري أحياناً. ويعتمر الرجال قبعات قنّب مطلية بالقطران، ويضعون أغطية جلدية، وينتعلون جزماً من جلود البقر. كانوا يأخذون معهم طعاماً احتياطياً. خلال إحدى الرحلات التي تستغرق أسبوعاً، سجل أحد قباطنة غلوسيستر أنه حمل على مركبه أربعة أرطال من الطحين، وخمسة أرطال من شحم الخراف، وسبعة أرطال من البسكويت، «وقليلاً من الشراب الذي يؤتى به من نيو إنغلاند». يأكلون طعامهم في العراء إذ ليست هناك دكة سفلى يمكن للطاقم أن يلتجئوا إليها. كانوا مضطرين إلى تناول أي شيء يهبهم الله إياه.

كان أول مراكب الصيد في غلوسيستر، الذي يستحق هذا

التوصيف، هو مركب شيباكو الذي يبلغ طوله ثلاثين قدماً. ويتفاخر أصحابه كونه ذا صاريتين منتصبتين في مكان متقدم من المركب، وجزء خلفي حاد، وكابينات في الأمام والخلف. تشق مقدمة المركب البحر بشكل ممتاز، والجزء الخلفي المرتفع يحتجز مياه البحر فيمنعها من التدفق إلى المركب. في قاع المركب هناك بعض الأسرّة التي أقحمت في جدرانه، وموقد حجري يطبخون عليه السمك المدخن. ذلك ما يخصص للطاقم من طعام عندما يخرجون إلى البحر، وبما أن سمك القد غالي الثمن جداً فلم يكن ثمة احتمال لأن يُهدر في إطعامهم. كل ربيع تجرى إدامة شاملة على مركب شيباكو حيث تنظف وتحك سطوحه، ويتم سد الحزوز التي تحصل في هيكله، وتطلى بالقطران، ويرسل من جديد إلى مناطق الصيد. ما إن يصل إلى هناك حتى ينزل مراسيه، ويسرع الرجال بالصعود إلى متنه من الجوانب ويصطفون عليه. كل رجل منهم لديه بقعة خاصة به، ويسمّونها المضجع، ويجري اختيارها بالقرعة، ويتمسك بها أصحابها طوال الرحلة. كانوا يصيدون السمك باستخدام صفين من الشباك الطويلة ضمن مسافة تمتد من خمس وعشرين إلى ستين قامة (150-360 قدماً) وكذلك أثقال من الرصاص وزن كل واحد منها عشرة أرطال، ويسحبون الشباك عشرات المرات في اليوم. لقد تضخمت عضلات أكتاف هؤلاء الصيادين نتيجة هذا العمل الشاق الذي يزاولونه طوال حياتهم، ما جعل من السهولة التعرّف إلى الصيادين وتمييزهم عن غيرهم في الشارع. كانوا يسمونهم عابرات البحار اليدوية، وغالباً ما يبتعد الناس عن طريقهم ويتفادون الاحتكاك بهم.

يزاول قبطان المركب الصيد مثله مثل أي شخص آخر، وتقدر الأجور بحسب كمية السمك التي تم اصطيادها. بعدها يجري تقطيع

لسان كل سمكة، وتلقى الألسنة في أحواض منفصلة، وفي نهاية كل يوم يسجل القبطان عدد الأسماك في سجل خاص، ويتم التخلص من الألسنة فتلقى في البحر. يتطلب الأمر بضعة أشهر حتى تمتلئ مخازن المراكب - يُجفف السمك أو يُحفظ في الثلج في ما بعد - وعندها يتوجهون إلى الميناء. كثيراً ما لا يتمكن بعض قباطنة المراكب، حين تستبد بهم نشوة الصيد، من كبح أنفسهم عن تحميل مراكبهم، حتى يكاد متن كل مركب يصبح تحت سطح الماء. هذا يسمى بالتحميل العميق، وربما تعرّضت مثل هذه المراكب لمخاطر قاتلة إذا ساءت حالة الطقس. وتستغرق رحلة العودة إلى الديار بضعة أسابيع، وبذلك ربما تعرّض السمك للتلف بسبب ثقل الأكداس العالية ما يؤدي إلى اعتصار السوائل من اللحم. كان أفراد الطاقم يضخون المياه على أكداس السمك، وتستمر الرحلة على ذلك المنوال حتى تقترب مراكب صيد القد المحملة إلى أقصاها من الشواطئ.

مع حلول سنة 1760، كان في غلوسيستر خمسة وسبعون مركباً شراعياً متعددة الصواري تبحر لصيد السمك، وهو ما يشكّل قرابة سدس أسطول المراكب في نيو إنغلاند. يعتبر صيد سمك القد عنصراً بالغ الأهمية للاقتصاد بحيث إنه في سنة 1784 تم تعليق دمية خشبية - أسموها سمكة القد المبجلة - في مدخل دار الحكومة في ماساشوستيس، جلبها أحد رجالات الدولة الأثرياء ويدعى جون راو. لقد تجاوزت الإيرادات الناتجة عن صيد سمك القد لأغراض تجارية في نيو إنغلاند وحدها مليون دولار سنوياً في زمن الثورة، وقد رفض جون آدمز[1] التوقيع على معاهدة باريس ما لم يضمن

(1) جون آدمز: سياسي أميركي من ولاية ماساشوستيس (1735-1826) احتل منصب نائب الرئيس لفترتين 1789-1797 وبعدها 1797-1801م.

البريطانيون لصيادي السمك الأميركيين حقوقهم في ممارسة الصيد في غراند بانكس. وتضمنت الاتفاقية التي أبرمت أن في إمكان أصحاب المراكب الشراعية ممارسة الصيد ضمن المياه الإقليمية الكندية من دون أي عوائق، وكذلك يمكن لمراكبهم أن ترسو على الساحل عند الأجزاء المهجورة من نوڤاسكوتشيا ولابرادور لغرض تجفيف صيدهم وتمليحه.

يُقسم سمك القد إلى ثلاث فئات. الفئة الأفضل فيه، وتشمل ما يعرف بسمك ذبابة نوّار يجري صيده في فصل الربيع ويشحن إلى البرتغال وإسبانيا، حيث يباع بأعلى الأسعار. (لا تزال مطاعم لشبونة تقدم على موائدها ما يعرف بباكالاو، وهو سمك قد مجفف). والفئة الثانية من السمك تباع في الأسواق المحلية، أما الفئة الأخيرة فهي تشمل النوع الأسوأ - أو ما يسمى \السمك المنبوذ\، ويستخدم طعاماً للعبيد من الهنود في حقول قصب السكر في الغرب. كان تجار غلوسيستر يغادرون في رحلات إلى البحر الكاريبي ومعهم مخازن مليئة بالقد المملح ثم يعودون وقد جلبوا معهم الشراب، والدبس، وسكر القصب. وحينما واجهت هذه التجارة المربحة عوائق من قبل البريطانيين في أثناء حرب 1812 صار القباطنة المحليون ببساطة يبحرون من الميناء في الليالي حالكة الظلام حين يختفي القمر في زوارق أصغر حجماً. ثم فُتحت ضفة جورجز للصيد بعد سنة 1830، ووصل أول خط فرعي للسكة الحديدية إلى غلوسيستر سنة 1848، وتأسست أولى شركات الثلج في تلك السنة ذاتها. في غضون سنة 1883 وما بعدها - وهي سنة ذروة الازدهار بالنسبة إلى المراكب الشراعية متعددة الصواري - أضحت غلوسيستر تمتلك أسطولاً يتألف من أربعمئة أو خمسمئة مركب شراعي يرسو في مينائها. قيل إن في وسع المرء الانتقال بحرية عبوراً إلى ريكي

نك من دون أن تبتل قدماه.

كانت أسماك القد تمثل بركة ربانية حقاً، لكنها لم تسهم وحدها في تحقيق كل تلك الثروات. في سنة 1816، قام صياد سمك من كيب آن يدعى أبراهام لورفي باختراع أداة خاصة لصيد سمك الأسقمري، وذلك بتثبيت صنارة فولاذية على قطعة من سبيكة الرصاص تتخذ شكل المظلة. لم يؤدِ الرصاص إلى زيادة قابلية الغطس، لكنه كان يتراقص إلى أعلى وأسفل، وأصبح شيئاً لا يمكن للأسقمري مقاومته. بعد قرنين من مراقبة هذه الأسماك المراوغة وهي تمرّ سابحة في أسراب كثيفة لدرجة أنها تعكر صفاء البحر، تمكن صيادو نيو إنغلاند من الوصول إلى طريقة لاصطيادها بكثرة. تجاهل قباطنة غلوسيستر أوامر فدرالية في ما يتعلق بصيد سمك القد، وأخذوا يبحرون إلى جزيرة سابل وقد جعلوا بعض الرجال يصعدون على الصواري ويبحثون عن الأثر الداكن للأسقمري في المياه. «إنه سرب... أوه!». كانوا يصيحون حين يرون شيئاً، ويستدير المركب مع اتجاه الريح، ويلقي الرجال السمك الصغير الذي يُستعمل كطعم - سمك مفروم - إلى الماء. كلما كان السمك المفروم طازجاً، كلّما كان أفضل في اجتذاب السمك. أما رائحة السمك المتعفن التي تأتي مع نسيم البحر فتعني أن مركب صيد الأسقمري في موضع ما مع اتجاه الريح.

نجح صيد الأسقمري بشكل رائع، لكن كان من المحتم أن يتفتق العقل الأميركي عن شيء أكثر فاعلية. في سنة 1855 تم اختراع ما يسمى بالبرسينة أو شبكة المحفظة الكبيرة، التي يبلغ طولها 1,300 قدم وتصنع من حبال القنب المجدولة، والمطلية بالقار، والمزودة بأثقال رصاص في أسفلها، وطوافات فلين في أعلاها. توضع الشبكة في قارب صغير يقطر خلف المراكب الشراعية، وعندما يشاهد الرجال

أسراب السمك ويشيرون إلى موقعها يسرع من في القارب للإحاطة بها وإلقاء الشبكة، ويمسكونها بإحكام وقد رفعوها إلى الأعلى. ثم تسحب الشبكة إلى متن المركب وعندئذ يجري فرز السمك، وإخراج أحشائه، وقطع رؤوسه، ويوضع في براميل مع الملح. في بعض الأحيان يتمكن سرب السمك من الإفلات قبل أن تغلق الشبكة وبذلك يُخرج الطاقم شبكة فارغة حتى من المياه؛ وفي أوقات أخرى تمتلئ الشبكة بحيث يصعب عليهم رفعها إلى سطح المركب.

مرّت شبكات البرسينة بفترة ازدهار وكثر استعمالها. لكن، لم يمضِ زمن طويل حتى ابتكر صيادو سمك القد شبكة أخرى تعتبر نسخة معدلة عنها. كانت تسمى حوض الصيد وفي الوقت الذي كانت فيه هذه الشبكة ذات كفاءة عالية في قتل السمك إلاّ أنها كانت أكثر كفاءة في الفتك بالرجال. لم يعد الصيادون الذين تنزل شباكهم إلى قاع البحر بعد الآن يعملون على متن المركب الضخم الذي يوفر لهم الأمان نسبياً، صاروا يتركون مركبهم ويخرجون إلى عرض البحر على متن زوارق خشبية صغيرة. يحمل كل زورق شبكة صيد يصل طولها إلى 300 قدم شكلها يشبه الحوض الطويل عليها صنانير لتعليق الطعم. يخرج أفراد الطاقم في الصباح مستخدمين المجاذيف، وينشرون شباكهم، ومن ثم يسحبونها راجعين بها إلى المركب كل بضع ساعات. تعلق في كل شبكة 1800 صنارة، ويرافق كل مركب شراعي عشرة زوارق، وهناك مئات من المراكب ضمن الأسطول. ربما رافقت هذا النوع من صيد سمك القد من قاع البحر مليون فرصة يومياً لأن يتعرّض فيها المرء للموت.

يُشكل سحب شبكة قد يصل طولها إلى ثلث ميل من قاع المحيط عملاً منهكاً يمكن أن يكسر ظهر المرء، بالإضافة إلى أنه شيء محفوف

بالمخاطر لدرجة لا يمكن وصفها، وبخاصة في المناخ السيئ. في شهر تشرين الثاني سنة 1880، خرج اثنان من الصيادين هما لي وديفاين بزورقهما مبتعدين عن مركبهم الشراعي المياه العميقة. يتميز تشرين الثاني بكونه وقتاً عصيباً في غراند بانكس بالنسبة إلى أي مركب، أما في حال زورق صغير فذلك جنون محض. ارتطمت موجة هائلة بالزورق عندما كانا يسحبان الشبكة، وقذفت كلا الرجلين إلى المياه. تمكن ديفاين من التشبث بالزورق والصعود، أما الصياد الآخر، الذي كان ينتعل جزمة ثقيلة ويرتدي ملابس شتوية، فبدأ يغطس. نزل عدة قامات تحت سطح الماء عندما لامست يده الشبكة الأنبوبية الطويلة التي تؤدي إلى السطح فبدأ يتعلق بها.

بعد ذلك مباشرة انغرست يده اليمنى بإحدى الصنارات. جذبها بعنف، ما ترك جزءاً من إصبعه على الفولاذ الشائك كأنه قطعة من سمك الرنكة[1]، وبقي يتشبث بالشبكة التي قادته إلى الأعلى باتجاه الضوء. اخترق السطح أخيراً ورفع نفسه عائداً إلى الزورق. كان الزورق تقريباً مغموراً بالمياه، بينما كان ديفاين يصرخ كالمجنون ويكافح لتفريغه من الماء، بعد أن عجز عن محاولة إنقاذ رفيقه. أغمي على الرجل فوراً من شدة الألم، وعندما أفاق أمسك بدلو، وبدأ يفرغ الماء. كان عليهما تفريغ الزورق قبل أن تدهمهما موجة أخرى. بعد ذلك بعشرين دقيقة صارا بعيدين عن الخطر، وسأل ديفاين صديقه إن كان يحتاج إلى الرجوع إلى المركب. هز لي رأسه، وقال إن عليهما الانتهاء من سحب الشباك. خلال الساعة اللاحقة أخذ يسحب الشباك بيده المتقرحة. تلك كانت حال الصيد بالزوارق في ذروة انتعاشها.

(1) الرنكة: سمك من جنس السردين. م

مـع ذلـك حدثـت حـالات مميتـة أسـوأ مـن التـي واجهها ذلك الرجل. كانت تيارات الخليج الدافئة تلتقي بتيار لابرادور فوق غراند بانكس، ويتكون نتيجة ذلك جدار هائل من الضباب يعمي الأبصار، وأمواج عظيمة يمكن أن تكتسح المراكب من دون سابق إنذار. يسحب أفـراد طواقـم الـزوارق الصغيرة شـباكهم علـى عجل بعد أن يداهمهم الضباب، ويغادرون المكان فوراً، ولا يعودون إلى هناك حتى ينجلي كل أثـر للعاصفـة. فـي سـنة 1883، حـدث أن ابتعـد أحـد الصياديـن واسـمه هـاورد بلاكبـورن – ولا يـزال يعتبـر بطـلاً فـي البلـدة، أو كما يقـال فهـو فـي غلوسيسـتر نظيـر الصياد البطـل بول بنيان – عن مركبه إلـى مسـافة بعيـدة وبقـي يصارع أمـواج البحر ثلاثة أيام بلياليها خلال عاصفة هبّت في كانون الثاني. كان رفيقه في الزورق قد مات بسبب الإعياء وتعرّضه لأشعة الشمس اللاهبة، وتجمّدت يدا بلاكبورن على مقبضي المجذافين وهو يسعى إلى الوصول إلى سواحل نيوفاوندلاند. كانت أصابعه قد تقرّحت من قضمة الصقيع. وأخيراً وصل إلى جزء مهجور من الساحل وبقي هناك عدة أيام وهو في حال مزرية قبل أن يتم إنقاذه في آخر الأمر.

في كل سنة تُروى قصة مرعبة عن نجاة أحد الصيادين مثل قصة بلاكبورن. قبل ذلك بسنة، انتشلت إحدى البواخر التجارية القادمة من أميـركا الجنوبيـة رجليـن بعـد أن أمضيـا ثمانية أيـام تتقاذفهما الأمواج فـي عـرض البحـر. انتهـى بهمـا المطاف إلـى بيرنامبوكو في البرازيل، واسـتغرقا شـهرين فـي طريـق عودتهمـا إلى غلوسيسـتر عبـر المحيط الأطلسي. كانا يطفوان عاجزين، وتجرفهما الرياح الموسمية، وتمكنا مـن البقـاء حييـن بـأكل السـمك النيء وشـرب قطـرات الندى. هذان الرجلان التائهان ليس لديهما من سبيل لإبلاغ عائلتيهما حين يتمكنان

من الوصول إلى السواحل. كانت المراكب ببساطة تنقلهما إلى ديارهما ويعودان مشياً على شارع روجرز بعد غياب أشهر عدة ناجيين من موت كاد أن يتحقق.

بالنسبة إلى العائلات في موطنهما، أدى الصيد على الزوارق إلى نوع جديد من المعاناة. سرعان ما كان يستولي على تلك العائلات الحزن والأسى إثر فقدان الرجال في البحر، هناك نوع لا يمكن وصفه من الحزن إزاء عدم معرفة مصير أحبائهم. حين يتلاشى أي أثر لطاقم أحد الزوارق الصغيرة، والذي ربما كان قد انقلب في عرض البحر، لا تتوفر لدى العائلات عندها أي وسيلة تمكنها من معرفة مصيرهم بشكل مؤكد، ولا تبقى لها من سلوى سوى النحيب والاستمرار في مكابدة حياتها على مضض. «نعرف أحد الآباء المفجوع بفلذة كبده، كان يذهب صباحاً ومساءً إلى قمة إحدى التلال التي تشرف على المحيط». كتبت صحيفة بروفنستاون أدفوكيت بعد عاصفة عاتية حدثت سنة 1841. «كان يجلس هناك وحيداً، يراقب المشهد ساعات طويلة، ويمسح الأفق البعيد بعينيه... باحثاً عن طيف ربما بعث أملاً ولو خادعاً في نفسه».

كانوا يلجأون إلى الدعاء أيضاً. يمشون في شارع بروتيكت متجهين إلى قمة مرتفع يطلقون عليه اسم تلة بورتيغ، ويقفون تحت برجي الأجراس في دار العبادة «سيدتنا ذات رحلة الخير». يشكل البرجان إحدى أعلى النقاط في غلوسيستر ويمكن للمرء رؤيتهما من مسافة أميال من على متن المراكب المقبلة نحو الساحل. بين البرجين ينتصب تمثال يحدق بنظرة ملؤها المحبة والرفق إلى شيء يلفه بين ذراعيه. هذا التمثال موكل بحماية صيادي البلدة.

* * *

بعد أن غادرت ماري آن غرين تافيرن أنهى كريس وبوبي الشرب، وقالا لبوغسي إنهما سيخرجان لفترة. سارا خطوات خارجين من ظلام المكان باتجاه الضوء الرقيق الشاحب لشوارع غلوسيستر تحت المطر، عبرا الشارع متجهين إلى مشرب بيل. طلب بوبي كأسين من الشراب بينما التقطت كريس دايماً[1] من جيبها، وذهبت لتتصل بصديقتها ثيا عبر هاتف عمومي. كانت هي وثيا جارتين في مشروع للإسكان، وتصورت كريس أن في وسعها إقناع ثيا التنازل لها عن شقتها لفترة قصيرة من الزمن وذلك لتوفر لبوبي فرصة مناسبة للوداع. أرادت أن تنفرد به قليلاً قبل أن يرحل، وأن تساعد بوغسي أيضاً على الابتعاد عن صديقتها لو استطاعت ذلك. من المستحيل أن تكون ثيا مهتمة بأمره، سيغادر خلال ساعات معدودة إلى غراند بانكس، ولا يمكن للمرء أن يعلم ما الذي يحصل.

أخبرتها ثيا أن في إمكانها المجيء في أي وقت تشاء، وبقيت كريس مترددة ورجعت إلى المشرب. كان بوبي مصاباً بصداع، أودى به إلى جوع فظيع، وأنهيا الشراب، وتركا دولاراً على الطاولة، وعادا إلى الخارج. ركبا السيارة، انطلقت بهما عبر شوارع البلدة إلى مطعم سامي جي لتناول الغداء. طلبا زجاجتين من الشراب، وفطائر سمك، وفاصولياء. فطائر السمك من الوجبات المفضلة لدى بوبي وربما لن يراها مجدداً حتى يعود إلى الساحل. كان آخر شيء يرغب الصيادون في أكله في البحر هو السمك. أكلا بسرعة، والتقيا ببوغسي ومن ثم ذهبا إلى مسكن إيثيل. كانت كريس قد تشاجرت مع صديق إيثيل، وأرادت أن تنقل كل ما لديها من هناك. لا تزال السماء تمطر رذاذاً، كل شيء بدا معتماً ويوحي بكآبة ذات سطوة قاهرة. حملوا صناديق

---

(1) الدايم: عشرة سنتات أو عشرة دولارات.

أغراضهـا إلـى أسـفل السـلالم دفعـة واحدة، وكدّسـوها فـي الفولفو. مـلأوا السـيارة بالمصابيـح والملابـس والنباتـات المنزليـة، ومـن ثـم حشروا أنفسهم داخلها، وسارت بهم عبر طرقات البلدة إلى مشاريع الإسكان على شارع آرثر.

لم ترجع ثيا إلى بوغسي؛ مثلما اتضح لاحقاً، كانت قد حصلت على صديق جديد في ذلك الوقت. جلس الأربعة يتحدثون ويشربون لفترة من الزمن، وبعد ذلك انتبه الرجال إلى شـيء مذهل، لقد نسـوا المقانـق. لـم يكـن مـورف، الـذي كلفوه بمهمة شـراء الطعام للرحلة، قد أحضر المقانق من تلقاء نفسـه، فإذا أرادوا الحصول عليها يجب أن يذهبـوا الآن. توجهـوا إلـى سـوق كيـب آن، دخـل بوبي وبوغسـي مسرعين إلى المتجر، وعادا بعد دقائق، ومعهما بقيمة خمسين دولاراً من المقانق. إنه منتصف الظهيرة الآن، الموعد يقترب رويداً. عادت بهمـا كريـس إلـى شـارع روجـرز، مـروراً بمتاجر والغريـن وأمريغولد وغورتون، وانعطفت نحو فسـحة مكسـوة بالحصى خلف محطة روز مارين. خرج بوبي وبوغسي حاملين المقانق، وقفزا من الرصيف إلى متن مركب أندريا غايل.

بينمـا راقبـت كريـس الرجال وهم يتحركون على المركب كانت تفكـر، خـلال هـذا الشـتاء سـيكون بوبـي في برادينتـون، وفي الصيف المقبل سـيعود إلى هنا، لكنه سـيغيب شـهراً كل مرة، ذلك ما يحدث تمامـاً. بوبـي صيـاد سـمك وهـو مدين بالكثير مـن المال. على الأقل لـدى كل واحـد مـن هـؤلاء الرجـال خطـة بالرغم من كل شـيء. لقد وقع بوبي على ورقة يخول فيها بوب براون إعطاء كريس كل شيك يسـتحقه لدى الانتهاء من تسـوية حسـاب الرحلة الأخيرة، ستسـتخدم تلـك النقـود – 3000 دولار تقريبـاً – لتسـديد بعـض ديونه، وتشـتري

شـقة في لينسـفيل، عند السـاحل الشـمالي من كيب آن. ربما سـتعيش هناك، لكنهما سيمضيان القليل من الوقت في عش الغراب. ستزاول عملين متعاقبين، واحداً في مشـرب المزرعة القديمة في روكبورت، والآخر أن تعتني بالابن المتخلف عقلياً لإحدى صديقاتها. سيتدبران أمرهما. ربما يتغيب بوبي كثيراً، لكنهما سيتدبران أمرهما.

على حين غرّة تصاعدت الصيحات من المركب. وقف بوغسي وبوبي متقاربين على رصيف المرفأ تحت المطر، كانا يزحزحان برميلاً كبيـراً يحتـوي علـى مـادة كيميائية قاصرة. ارتفعت القبضات، وهبطت فيمـا كان البرميـل يتحـرك مـن اتجـاه إلـى آخـر، وبيـن لحظة وأخرى كان أحدهمـا يلتـفّ وراء صاحبـه وهـو يترنـح ويـكاد يسـقط، تراجع بوبي وابتعد قليلاً، وبصق على الأرض، وتصببّ منه العرق، ثم عاد إلى العمل. رأت كريس من طرف إحدى عينيها صياداً يدعى سـولي يتمايل على السـاحة المكسـوة بالحصى ويتجه إلى سـيارتها. اقترب منها، وانحنى على زجاج النافذة.

- «حصلـت علـى عمـل منـذ وقـت قريب علـى المركب». قال: «سأحلّ محل شخص ترك العمل مؤخراً». نظر صوب بوبي وبوغسي. هـل يمكـن تصديـق هـذا الهـراء؟ ثلاثون يومـاً يمضونها معاً تبدأ على هذا النحو؟

* * *

تعني **أندريا غايل**، في اللغة المتداولة بينهم، صياد سـمك القد الـذي يتميـز بكونـه سـكيراً فاسـقاً، أو رجـلاً صلباً شـديد البأس على الطراز الغربي. ذلك يعني أن في إمكان كل شخص أن ينظر إلى هيكل المركب المتقوّس من زاويته الخاصة. المقطع العرضي للمركب مربع الشكل تقريباً، وقمرة القيادة في مقدمته بدلاً من أن تكون في الجزء

الخلفـي، عنـد أعلـى منصـة تسـمى ظهر الحـوت. يبلغ طول المركب اثنتيـن وسـبعين قدمـاً، وهيكلـه يتألـف من ألـواح فولاذية ملحومة مع بعضهـا بعضـاً علـى التوالـي، وقـد صُنع المركب في مدينة بنما، ولاية فلوريدا سنة 1978. وتصل قدرة محركه إلى 365 حصاناً، يعمل بالديزل وهو مزوّد بمولد توربيني، ويمكن للمركب الإبحار بسرعة اثنتي عشرة عقـدة. هنـاك سـبعة أطـواف مطاطيـة للإنقاذ من طراز ممتاز على متن المركب، وست سُتر نجاة من نوع إمبيريال، وجهاز لاسلكي لتحديد الموقـع فـي أوقـات الطـوارئ يعمل علـى تردد 406 ميغاهرتز، وجهاز لاسـلكي آخر مختلف التردد، وطوف نجاة يُنفخ ذاتياً لدى ملامسـته الماء. وعلى المركب أربعون ميلاً من الشباك الطويلة وزنها 700 رطل، وآلاف الخطافات، ومخزن يستوعب خمسة أطنان من السمك الذي يسـتعمل كطعـم. كذلـك توجـد آلـة لصنع الثلـج يمكنها أن تنتج ثلاثة أطنان من الثلج يومياً تحت حجرة القيادة، وأجهزة إلكترونية متطورة للغايـة، ورادار، وجهـاز لـوران[1]، وجهـاز اتصال يعمل بموجة خاصة بالمركـب، ومسـتقبل بـث الأقمـار الاصطناعيـة لتقصـي حالة المناخ. بالإضافـة إلـى كل ذلـك توجد غسّـالة لغسـل وتجفيـف الثياب، وهي مغلفة بطبقة من الخشب للوقاية والزينة، وطباخ بأربع عيون.

يعتبـر مركـب **أندريـا غايـل** واحداً من أهـم المراكب التي تحقق الأربـاح فـي مينـاء غلوسيسـتر، وقـد قطع كل من بيلي تاين وبوغسـي موران مسافة طويلة من فلوريدا إلى هناك للحصول على فرصة عمل فيه. المركب الوحيد الآخر الذي ربما يكون قادراً على منافسـته هو هانا بودين، وتتولى قيادته امرأة تدعى ليندا غرينلو كانت قد تخرّجت من كلية كولبي. لم تكن غرينلو المرأة الوحيدة التي تزاول مثل هذا

(1) جهاز لوران: أداة يعين بها الملاح الموقع الجغرافي للباخرة أو الطائرة.

النـوع مـن الأعمـال فحسـب، بـل هـي واحدة من أفضـل القباطنة في السـاحل الشـرقي. سـنة بعد أخرى، ورحلة بعد أخرى، كانت تجني الأموال أكثر من أي شـخص آخر. بوب براون هو الذي يمتلك كلاًّ من **أندريا غايل** وهانا بودين، وفي وسـع المركبين اسـتيعاب كميات هائلة من السمك بحيث إن ابن إيثيل، ريكي، كان يتصل على الدوام من هاواي ليتأكد أياً من المركبين راسياً في الميناء. عندما يجري تفريغ حمولة هانا بودين في غلوسيستر تنخفض أسعار سمك أبو سيف إلى النصف تقريباً في أنحاء مختلفة من العالم.

فـي تلـك اللحظـات، كانـت الرحلـة الثانية التي سـيقوم بها بيلي علـى **أندريـا غايـل** توشـك أن تبـدأ. اسـتمر الشـباب يشـربون بشـكل كبيـر ومخيـف طـوال الأسـبوع، وبـدا كل واحـد منهـم معكـر المزاج بوضـوح. لكـن، لـم يكـن أي منهـم مسـتعداً للتراجع عن الرحلة أبداً. خلال سنوات عديدة مضت، كانت كل محاولة تقريباً للحصول على عمل في ذلك المركب تنتهي إما بالقتال أو اجتياز الشـارع والولوج إلـى أحـد المشـارب. وهـا قد حـلّ اليوم المحدد للخروج إلى البحر، 20 أيلـول، بالرغـم مـن كونـه وقتـاً متأخراً في موسـم الصيد، وبالكاد استطاع بيلي تاين أن يجمع طاقم مركبه. كان ألفريد بيير - وهو رجل ضخم عطوف من جامايكا يسكن في مدينة نيويورك - يختفي طوال الوقت مع صديقته في إحدى غرف الطابق العلوي من عش الغراب. في لحظة كان يقول إنه سيأتي، وفي اللحظة التالية يقول إنه لن يأتي، واستمر على ذلك النحو أياماً. أما بوبي فكان يتنقل من مكان إلى آخر في البلدة وهو متقرح العين ومصاب بالصداع المزمن بسبب الشراب الذي يكاد يفقده رشده. وبوغسي أيضاً يعاني من حالة نفسية سيئة لأنه لـم يلتقِ بامرأة. ويشـتكي مورف من قلة النقود، ويشـتاق إلى أطفاله.

بالإضافة إلى ذلك - وهي القشة التي قصمت ظهر البعير - فقد ترك أحد الأشخاص العمل من دون تقديم أي تفسير وهو كان قد التحق بالعمل صباح هذا اليوم.

اسم ذلك الشخص آدم راندال، ومن المفترض أن يحلّ محل دوغ كوسكو، الذي انضمّ إليهم في رحلة سابقة. جاء راندال من إيست بريدجووتر، ولاية ماساشوستيس، برفقة زوج أمه صباح ذلك اليوم ليستلم العمل، ودخل الساحة الترابية لركن السيارات خلف محطة روز، ونزل للبحث عن المركب. كان راندال رجلاً رشيقاً، بهي الطلعة في الثلاثين من عمره، تتدلى خصل شعر شقراء على عينيه الزرقاوين الباردتين. وقد عمل في السابق سمكرياً، ومهندساً، وغطاساً، وكان يمارس صيد السمك طوال حياته. إنه يعرف المراكب غير الآمنة حالما تقع عيناه عليها - يسميها شرائح الجبن - أما بالنسبة إلى **أندريا غايل** فهو برأيه شيء آخر لا ينطبق عليه ذلك الوصف. بدا له المركب كأنه حاملة طائرات بسطحه العريض وجوانبه المتينة. وعلاوة على ذلك، فهو يعرف معظم أفراد الطاقم، وقد أخبرته صديقته بكل صراحة ألا يفكر في العودة إليها ما لم يحصل على عمل. لم يكن يعمل طوال ثلاثة أشهر. مع ذلك رجع راندال ماشياً عبر الساحة، وقال لزوج أمه إن شعوراً غريباً يراوده، فاستقل الرجلان السيارة، وذهبا إلى أحد المشارب.

تستولي الهواجس على الناس حين يحصلون على عمل يُخشى أن يعرّضهم للموت، أما صيد السمك والمتاجرة به - ولا يزال يُعتبر من أكثر المهن خطورة في البلاد - فالناس تنتابهم بشأنه الهواجس طوال الوقت. تتلخص البراعة هنا في معرفة اللحظة المناسبة التي في وسعهم فيها الإنصات لهمس تلك الهواجس. في سنة 1871، أبحر

رجل يدعى جيمس نيلسون يعمل طباخاً على متن مركب ساشيم في رحلة إلى ضفة جورجز. وذات ليلة استيقظ من نومه فزعاً بعد أن داهمه كابوس مرعب كان يراه منذ مدة، وأسرع من فوره إلى القبطان ليخبره بالأمر. «بحق الله ابتعد عن بانكس». صاح بالقبطان متوسلاً: «رأيت ذلك الحلم من جديد... رأيت مركبنا يتحطم ويغرق... حدث ذلك مرتين حتى الآن».

لكن القبطان كان رجلاً عجوزاً عنيداً. طلب من الرجل أن يقصّ عليه حلمه. «كنت أرى نساءً يلبسن ثياباً بيضاء، ويقفن تحت وابل من المطر». أجاب نيلسون.

لم يكن في ذلك الوقت أي أثر حتى لنسيم رقيق، ولم يتأثر القبطان بما سمع على الإطلاق. قال لنيلسون أن يعود إلى سريره. بعدها بفترة قصيرة هبّت نسائم رقيقة عليهم فجأة. وخلال ساعة بدأت الريح تعصف بضراوة وصار ساشيم يرتفع ويهبط مع الأمواج التي تقاذفته فتكسّرت صواريه، وتمزقت أشرعته إلى قطع متناثرة. انفتحت ثقوب في هيكل المركب، وشغل الطاقم مضخات يدوية لسحب المياه. لكنهم لم يسيطروا على تسرّب المياه، وأخذ القبطان يلوّح بيأس إلى مركب من غلوسيستر صادف أن كان قريباً منهم، هو مركب بيسكادور. أنزل طاقم بيسكادور زوارقهم الصغيرة من الجانب، وتمكنوا من إنقاذ طاقم ذلك المركب تعيس الحظ. خلال نصف ساعة أضحى ساشيم يتقلب مع الأمواج، ثم انحدرت مقدمته تحت سطح البحر، وغرق خلال ثوانٍ.

حتى في هذه الأيام، ربما لا يستطيع المرء أن يتجاهل حدسه فلا يصغي إلى طنين مخاوفه. غادر راندال المكان، وفجأة وجد تاين أن لديه موقعاً آخر يحتاج إلى أن يشغله شخص ما. نادى من

حولـه، وأخيـراً ذكـروا لـه رجلاً في الثامنة والعشـرين من عمره يدعى ديفيد سوليفان. كان سولي، كما يسميه أصدقاؤه، معروفاً إلى حدٍّ ما فـي البلـدة كونـه قـد أنقـذ حيـاة أفـراد طاقم كامـل ذات ليلة باردة من ليالـي كانـون الثانـي. كان مركبـه هارمونـي مربوطاً بالحبال مع مركب آخـر عندمـا بـدأت مياه البحر تتسـرب إليه. أخـذ أفراد طاقم المركب يصرخون طلباً للمسـاعدة، لكنهم لم يتمكنوا من إيقاظ الرجال على المركب الآخر، لذا قفز سولي من المركب، وتعلق بحبل حتى وصل إلـى الطـرف الآخـر، بينمـا كانت سـاقاه تتجرجران على جليد شـمال الأطلسـي. كان سـوليفان، بعبارة أخرى، رجلاً يسـتحق أن يصطحبه المرء معه في رحلة طويلة.

قال تاين إنه سـيأتي به خلال نصف سـاعة. أعد سـولي حقيبته، وأجـرى بعـض المكالمـات الهاتفيـة ليخبر الناس إنه سـيغيب فترة من الزمن. على حين غرّة، تقوّضت خططه لذلك المساء، سيتوقف نمط حياته الاعتيادي خلال الشهر المقبل. ظهر بيلي قرابة الساعة الثانية، واسـتقلا السـيارة عائدين إلى سـاحة محطة روز في الوقت المناسـب تماماً، حيث شاهدا بوبي وبوغسي آتيين للتو. شيء رائع، هكذا فكّر سـولي. توقف ليرحب بكريس، ومن ثم أرسـله بيلي إلى سـوق كيب آن لجلب شيء من الطعام للرحلة. ذهب مورف معه. كان هناك مبلغ 4000 دولار في جيب سولي.

من الأشـياء التي ترتبط بصيد السـمك لأغراض تجارية أن كل شيء فيه يبدو شاقاً. لا يعمل الصيادون وفق أي من المعاني المألوفة للعمل، إنهم يغيبون في البحر شهراً ثم يعودون إلى ديارهم ويحتفلون على الفور لمدة أسبوع. إنهم لا يكسبون الكمية ذاتها من النقود التي يكسبها أغلب الناس، فهم يعودون إلى ديارهم إما مفلسين أو معهم

ما قيمته ربع مليون دولار من السمك في مخازن المركب. وعندما يشترون طعاماً يكفيهم لمدة شهر فهم لا يتصرفون بطريقة تدلّ على أنها عملية تسوق، كأنما هي إعادة سرد لكوارث وردت في أجزاء من الكتب القديمة.

استقل مورف وسولي السيارة إلى سوق كيب آن التي تقع على جادة 127، وشرعا يتبختران هنا وهناك على ممرات السوق وهما يلقيان أنواع الطعام في عربتهما. وضعا فيها خمسين رغيف خبزٍ، وهي كمية تكفي لتملأ عربتين. أخذا مئة رطل بطاطا، وثلاثين رطل بصل، وخمسة وعشرين غالون حليب، بقيمة ثمانين دولاراً من علب شرائح اللحم. في كل مرة كانا يملأان عربة يدفعانها إلى الجزء الخلفي من المتجر ويأتيان بعربة أخرى. بدأ صف العربات يزداد طولاً - عشر عربات، خمس عشرة عربة، عشرون عربة - والناس كانوا يحدقون إليهما بعصبية ويبتعدون عن الطريق. كان مورف وسولي يلتقطان أي شيء يريدانه على الفور وبكميات كبيرة، كالساندويشات، والآيس كريم، وكعك هوستيس المخبوز في قالب كوبي الشكل، واللحم والبيض، وزبدة الفول السوداني والسمن، وشرائح لحم البقر، وحبوب سكرية مطلية بالشوكولاته، واللازانيا الإيطالية، وبيتزا مجمّدة. اختارا أفخر أنواع الطعام والشيء الوحيد الذي لم يقتربا منه هو السمك. في نهاية الأمر حملا ثلاثين صندوق سجائر- تكفي لملء عربة - واستدارا بالعربات، وسحباها خلفهما كأنها قطيع ماشية لكنه من الفولاذ. خصص صاحب المتجر اثنين من موظفيه لتسوية حسابهما، واستغرق ذلك نصف ساعة حتى سُمح لهما بالعبور. كاد المبلغ النهائي أن يستنفد ما بجيب سولي من نقود. تولى هو الدفع بينما أرجع مورف الشاحنة إلى نقطة التحميل، ونقلا الطعام إليها،

ثم توجها إلى رصيف روز. بعد ذلك نقلت الأكياس والصناديق التي بلغت قيمتها 4000 دولار إلى مستودع الطعام في **أندريا غايل**.

توجد على متن **أندريا غايل** ثلاجة صغيرة في مستودع الطعام وعشرون طناً من الثلج في المخزن. يُستخدم الثلج للمحافظة على سمك الطعم والمشتريات من التعرّض للتلف خلال الرحلة، ويحفظ أيضاً سمك أبو سيف من التعفن خلال طريق العودة إلى الديار. (وعند الضرورة يمكن للثلج أن يستخدم لحفظ جثة أي شخص يموت خلال الرحلة. ذات مرة توفي صياد عجوز كان مدمناً على الشراب على متن مركب هانا بودين، واضطرت ليندا غرينلو إلى وضع جثته داخل حفرة في الثلج، لأن حرس خفر السواحل رفضوا أخذه معهم في الطائرة). لم تكن مهنة صيد السمك لأغراض تجارية لتصبح ممكنة من دون الثلج. ربما استمرت من دون محركات الديزل؛ أو جهاز لوران، أو رسائل الفاكس، أو الرافعات الهيدروليكية، لكن ليس من دون ثلج. ببساطة لا توجد طريقة أخرى للحصول على سمك طازج وتوصيله إلى الأسواق. في الأيام الغابرة، اعتاد الصيادون في غراند بانكس أن يذهبوا إلى نيوفاوندلاند لتجفيف وتمليح حمولتهم من السمك قبل التوجه إلى ديارهم. لكن، مع خطوط السكك الحديدية بعد سنة 1840 تغير كل ذلك. فجأة صار في الإمكان نقل السمك بشكل أسرع قبل أن يتعفن، وظهرت شركات لإنتاج الثلج وانتشرت على نطاق واسع بين ليلة وضحاها لتحتل مكانة بارزة في السوق الجديدة. كانوا يقطعون الثلج من البحيرات في الشتاء، ويخزنونه مع نشارة الخشب وبعدها يبيعونه للمراكب في الصيف. يبقى الثلج المخزن جيداً فترة طويلة - ويباع بثمن مرتفع - بحيث إنه في وسع التجار شحنه إلى الهند وهو بحالة صلبة فيحققون أرباحاً وفيرة من بيعه.

أثرت أسواق بيع السمك الطازج في مهنة الصيد وغيّرتها إلى الأبد. لم يعد قباطنة المراكب يستطيعون الرجوع إلى ديارهم متى شاؤوا ومعهم مخزن مليء بسمك القد المملح، الآن أضحى الأمر كله سباقاً لا هوادة فيه. كانت العديد من المراكب تدخل إلى الموانئ في وقت واحد، وتغطي الأسواق بحمولتها، ويمكن أن تحبط جهود أي مركب يأتي بعدها. ابتداءً من سنة 1890 توجب على أي مركب أن ينتهي من تفريغ حمولته التي ربما بلغت 200 طن من سمك الهلبوت[1] في مرفأ غلوسيستر بأسرع وقت لأن أسعار السمك تتغير بشكل مروع إذا وصلت ستة مراكب دفعة واحدة. كانت مراكب الصيد تشكل ما يشبه زوارق السباق الشراعية التي تندفع بأقصى سرعتها سعياً إلى هدفها، عبر عواصف الخريف، بينما تكاد المياه تغمر منصاتها حين يبصر قباطنتها أشرعة القنب والصواري تلوح عند أرصفة المرفأ. كانت عشرات من الزوارق رشيقة الحركة تتعرض للغرق إذا ساءت حالة الجو، ومع ذلك كان الكثير من الناس يجنون الأرباح من هذه المهنة. وفي المدن الكبيرة مثل بوسطن ونيويورك، صار الناس على غير عادتهم يأكلون سمك القد الطازج الذي يتم اصطياده من الأطلسي.

لم تطرأ سوى تغيرات بسيطة على هذا النمط من الحياة. لا تزال مراكب الصيد تتسابق مع بعضها بعضاً بذلك الشكل الجنوني ذاته سعياً إلى الوصول إلى السواحل مثلما اعتادت أن تفعل منذ 150 سنة، أما المراكب الأصغر - التي لا توجد فيها آلات لصنع الثلج - فلا تزال تشتري قوالب منه من معمل كيب بوند، وهو يشغل بناية صغيرة مشيدة بالقرميد بين متجر فيليشيا للزيوت ومتجر باريسي للأطعمة البحرية. في الماضي، اعتاد معمل كيب بوند أن يستخدم عمالاً لتقطيع الثلج

(1) الهلبوت: أضخم الأسماك المفلطحة.

مـن البحيـرات المحلية مسـتخدمين مناشـير خاصـة. لكن، في الوقت الحاضـر، يصنـع الثلـج بشـكل قوالـب طويلـة يرصونهـا واحـداً فوق الآخـر زنـة كل قالـب منهـا 350 رطـلاً. تبدو قوالب الثلج كأنها نسـخٌ كبيـرة الحجـم مـن قوالـب الثلـج الصغيـرة في ثلاجـات المنازل. إنها تستخرج من البحيرات المتجمدة في المنطقة، وتزحلق حتى يوصلوها إلى المصاعد، وترفع إلى الطابق الثالث، ويسـحبها الرجال عبر ممر ضيـق باسـتعمال خطافـات فولاذيـة ضخمة. يعمـل هؤلاء الرجال في مبنى كأنه ثلاجة هائلة ويرتدون قمصاناً كتب على ظهورها «ثلج كيب آن - أبـرد مـن أي مـكان آخـر». وتُدفَـع كتل الثلج الضخمة بعد ذلك عبر منزلق إلى تجويف فولاذي أسطواني الشكل لتقطيعها، حيث تهتز الكتل وتطقطق في ارتجاج مرعب وتفرم الصفيحة الواحدة إلى شرائح صغيرة ترسل عبر الهواء المضغوط عبر خرطوم إلى مخزن المركب التجاري الذي يرسو في الخارج.

يمثل معمل ثلج كيب بوند واحداً من مئات الأعمال التي شقت طريقهـا علـى الواجهـة البحرية لغلوسيسـتر. لقـد اعتادت المراكـب أن تأتـي إلـى المرفـأ، وتفـرغ حمولتها من السـمك الـذي اصطادته، ومن ثم تمضي الأسـبوع التالي في إجراء التصليحات، والتزود بالمعدات اللازمـة للرحلـة المقبلـة. فـي إمكان أي موجة بحجم معتدل في تلك المنطقـة أن تدفـن مركـب صيـد تحـت الميـاه لبضع ثـوانٍ - «المكان حقـاً صـار معتمـاً إلـى درجـة مخيفة هنا». هكـذا وصفت ليندا غرينلو تجربتها حين غمرت الأمواج مركبها - وربما يسـتغرق التخلص من تأثيـرات تلـك الأمـواج العاتيـة التـي تـدك المراكـب كالمطـارق أياماً، وحتى أسـابيع. (وصل أحد الزوارق إلى المرفأ ذات مرة وقد التوى هيكله كله). كان يجري تصليح معظم المراكب في المؤسسة البحرية

للسكك الحديدية في غلوسيستر، وهي تحتل مكاناً فسيحاً وقد بدأت مزاولـة هـذا العمـل منـذ سـنة 1856. يتألـف ذلـك المعمل من هيكل خشـبي هائل الحجم، يسـتقر على عجلات فولاذية تسـير على خطين من السكة الحديدية يمتدان حتى يصلا إلى المياه. يتم رفع المراكب التي ربما وصل وزنها إلى ستمئة طن بواسطة رافعات ضخمة، ثم تنزل وتربط بإحكام، وتسـحب إلى اليابسـة من جانبيها باسـتخدام سلاسـل قطرهـا بوصـة تتحـرك ببـطء على سلسـلة من التروس الهائلة. صُنعت التروس قبل مئة سنة، ولـم يطرأ عليها عطب منذ ذلك الوقت. هناك ثلاثة خطوط للسـكة الحديدية إجمالاً، واحد في المرسـى الداخلي، واثنان في الخارج على امتداد الشقة الصخرية الضيقة ريكي نك. تتميز سـكة المرسـى أنها الأقل متانة بين السـكك الثلاث وتنتهي بسـرداب صغير تغطي أرضيته الدهون والشحوم، يعلو مدخله زوج من الأقواس المبنية بالآجر على الطراز المغربي، يبدو شكلهما غريباً. أما السكتان الأخريـان فهمـا محاطتـان بهيـاكل المراكب، بمنصاتهـا وصواريها في منظر شبيه بمعرض شهير يحيط به سياج كأنه مفاتيح بيانو كبير على امتداد شـقة ريكي نك. كان السـائحون يتجولون وسـط الآلات من دون احتـراس، غيـر مدركيـن أن فـي إمكانهـا اقتـلاع منازلهم الصيفية من أساساتها.

لم يُرفع مركب **أندريا غايل** على السكة سوى مرة واحدة، حيث كان أغلب تصليحه الأساسـي قد أجري في سـانت أوغسـتاين، ولاية فلوريدا، سنة 1987. لقد أُضيفت إلى الجزء الخلفي منه ألواح ترتفع إلى ثلاث أقدام لوضع خزاني وقود يستوعب كل منهما 1900 غالون، أمـا منصـة القيـادة ظهـر الحـوت فقـد تم توسـيعها فصـارت تمتد إلى الخلف تسـع أقدام إضافية، ورُفعت الجوانب الفولاذية للمركب إلى

ثماني عشرة قدماً. بالإضافة إلى ذلك، أضيف ثمانية وعشرون برميل وقود ودهون، وسبعة براميل مياه، وآلة لصنع الثلج خزنت كلها فوق منصة القيادة.

خلاصة القول، ربما تمت إضافة نحو عشرة أطنان من الفولاذ، والوقود، والآلات فوق منصة القيادة. كانت المواد الثقيلة التي أضيفت قد وصلت إلى ارتفاع ثماني أقدام أو نحو ذلك فوق المنصة. أدى ذلك إلى تغير مركز جاذبية المركب قليلاً. صار مركب **أندريا غايل** الآن يغطس إلى عمق أكبر داخل الماء، ويسترد توازنه بعد تأرجحه مع الأمواج على نحو أبطأ من قبل.

من ناحية أخرى، أضحى المركب قادراً على البقاء في البحر ستة أسابيع في كل رحلة. تلك المسألة، على كل حال، كانت المغزى من وراء كل التعديلات التي أجريت، وما من رجل على متن المركب أبدى اعتراضاً عليها.

بلاد اللّه

الخروج إلى البحر هو ذهاب إلى السجن، مع وجود فرصة للغرق.

صاموئيل جونسون

عند حلول منتصف الظهيرة كان مركب **أندريا غايل** على أهبة الاستعداد. حُملت أكداس الأغذية وسمك الطعم إلى المستودعات، وتكدست خزانات الوقود والماء على متن المركب، ودُحرجت براميل احتياطية أخرى حتى استقرت فوق منصة ظهر الحوت، ورُتبت المعدات بصورة جيدة، وكان المحرك يهدر على نحو رائع. كل ما تبقى هو مغادرة الميناء. نزل بوبي من المركب من دون أن يقول شيئاً لبوغسي - فهما لا يزالان معكري المزاج بعد شجارهما - ومشى عبر ساحة ركن السيارات متوجهاً إلى سيارة كريس. استقلا السيارة عائدين عبر شوارع البلدة إلى مسكن ثيا، وصعدا درجات السلم الأمامي مسرعين تحت زخات مطر خفيفة. سمعت ثيا وقع أقدامهما عند المدخل ودعتهما إلى الدخول، ومن خلال نظرة خاطفة من كريس فهمت المغزى من الزيارة. «لديّ بعض المهام التي ينبغي إنجازها، سأعود بعد بضع ساعات». قالت: «اعتبرا المنزل منزلكما».

جذب كل من كريس وبوبي بعضهما بعضاً إلى داخل حجرة النوم المعتمة، واستلقيا على السرير. في الخارج، كان المطر لا يزال ينهمر بغزارة. لم تكن في وسع كريس وبوبي رؤية المحيط لكنهما استطاعا أن يشما رائحته، له عبق مشبع بالرطوبة، مثل مذاق الملح وعشب

البحـر، يتخلـل شـبه الجزيـرة ويجثـم فـوق أرجائها بهـدوء. في الأيام الممطرة لا يكون هناك من سـبيل إلى الفرار منه، أينما ذهبت فأنت تستنشق تلك الرائحة، وهذا يوم من تلك الأيام. استلقى بوبي وكريس جنباً إلى جنب على سرير ثيا، كانا يتحدثان ويدخنان محاولين نسيان حقيقة أن هذا هو اليوم الأخير، وبعد سـاعة رنّ جرس الهاتف فقفز بوبـي ليـرد. كان سـولي يتحـدث علـى الطرف الآخر، يتصل من عش الغراب. «إنها الساعة الخامسة». قال سولي. «حان وقت الرحيل».

يصبـح المـزاج كئيبـاً ومتجهمـاً حيـن يذهـب الجميـع إلى عش الغراب. لا يزال ألفريد بيير قابعاً في غرفة الطابق العلوي مع صديقته، غير راغب في الخروج. أما بيلي تاين فقد عاد لتوه بعد اتصال هاتفي استـمر سـاعتين كاملتين مع زوجته السـابقة جودي. كان مورف هناك ومعـه كومـة مـن اللعـب والدمـى وضعها على طاولة البليارد، انشـغل برزمهـا داخـل صنـدوق مـن الـورق المقوّى. وكانـت إيثيل في الغرفة الخلفيـة تبكـي؛ مشـاكل بوبـي المالية، وعينه السـوداء، والشـهر الذي سـيمضيه فـي البحـر. لـم يكـن الخروج إلى غراند بانكس في تشـرين الأول مزحة على الإطلاق، وكل شخص يعرف هذا جيداً. لن تكون هناك حتى ستة من مراكب أسطول الساحل الشرقي كله.

أخيراً جاء ألفريد بيير، وانسلّ داخل المشرب. كان رجلاً ضخماً، خجولاً غير معروف كثيراً في البلدة، بالرغم من أن الناس كانوا يبدون محبتهـم لـه. جـاءت صديقتـه مـن ماين لتودّعـه لكنها بدت غير قادرة علـى تحمـل ذلـك، احمـرّت عيناهـا من البكاء بينما كانت تتشـبث به كمـا لـو أنهـا أرادت منعـه مـن الصعود إلى المركب. انتهى مورف من تغليـف رزمتـه، ولفهـا بالأشـرطة اللاصقـة، وطلب من كريس أن تقله إلـى البلـدة لينجـز مهمـة أخيـرة. أراد أن يشـتري بعـض الأفلام. كان

سـولي يتحدث مع بوغسـي جانباً، الجميع كانوا يهنئون الابن الأكبر لإيثيـل، رسـتي، علـى زواجـه القريـب فـي الأسـبوع المقبل. في ذلك الوقت سيكون أغلب الأشخاص الذين في الغرفة على بعد ألف ميل في أعماق شمال الأطلسي.

عادت كريس برفقة مورف بعد عشر دقائق، ومعهما صندوق من الورق المقوى مليء بأشرطة الفيديو. هناك جهاز فيديو على متن **أندريا غايـل**، وقـد أعطـى أحـد الأشـخاص، والذي تـرك العمل على مركب آخر، تلك الأفلام إلى مورف. أمسـك ألفريد زجاجة شـراب شـعير بيده الضخمة بينما كان يتمتم بشـيء ما عن عدم رغبته في الذهاب. قال سـولي الشـيء ذاته، كان يرتدي معطفاً أصفر ويقف إلى جانب طاولة البليارد يخبر بوغسي عن شعور بغيض يراوده بشأن هذه الرحلة. «إنها النقود». قال: «لولا حاجتي إلى النقود ما كنت أقترب من هذا العمل مجدداً».

- «حسناً أيها الأصدقاء». قال بيلي: «لنشرب كأساً أخيرة». شرب كلٌّ كأسـاً أخيرة. «حسـناً، واحدة أخرى». قال أحدهم. واحتسـى كلٌّ كأسـاً أخـرى. كان بوبـي يشـرب. وقـف قريبـاً مـن كريـس وهو ينظر إلى الأرضية بينما أمسـكت هي يده ولم يتفوه أي منهما بكلمة. أتى سـولي وسـألهما إن كانا على ما يرام. قالت كريس: «طبعاً، سـنكون في حالة ممتازة». وبعد ذلك قالت: «في الواقع، إنني لست متأكدة... في الواقع، كلا، لا أعتقد ذلك».

سـتة رجـال كانـوا علـى وشـك المغـادرة إلى البحر لمدة شـهر، ذلك يجعل المرء يشعر كما لو أن الأقدار تقوده إلى اتجاه فارغ من أي معنـى، يمكـن ألا يعـود منـه أبـداً. دخلـت إيثيـل، في محاولة منها للتخفيف من صعوبة الموقف، وبدأت تعانق الرجال. الشخص الوحيد

الذي لم تعانقه هو ألفريد لأنها لا تعرفه بصورة كافية. سأل بوبي أمه ما إذا كانوا يستطيعون أن يأخذوا معهم التلفاز الملون الموجود فوق المشرب. «إذا لم يمانع بيلي». قالت.

رفع بيلي رأسـه، ونظر إليها. «إيثيل». قال: «يمكنهم أن يأخذوا التلفاز، لكن إذا بقوا يشاهدون ما يُعرض على شاشته بدل أداء واجبهم سأرميه خارج المركب على الفور».

- «ذلك شيء رائع، بيلي، ذلك رائع». قالت إيثيل.

رأت صديقة بيلي الكدمة حول عين بوبي تحت قبعة بودويستر يضعها على رأسه، وحوّلت نظرها إلى كريس.

- «تباً لكنَّ يا فتيات الشمال». قالت.

- «لم أكن أقصد». قالت كريس: «حصل ذلك خطأ».

كان الوقـت قـد تأخـر كثيـراً على أي شـخص لأن يتراجع. ليس للأمـر علاقـة بالمعنـى الحرفـي للتراجـع - أي واحد منهم في إمكانه أن يفتـح البـاب ويخـرج - لكـن أولئـك الرجـال لا يتصرفـون هكذا. بشـكل أو بآخـر، هـم يفعلـون مـا يتوقعه النـاس منهم. لو تراجع أحد الآن سيبقى يتسكع هنا وهناك مدة شهر، ومن ثم فهو إما أن يذهب إلى حفلة ترحيب بالقادمين أو يحضر جنازة الراحلين. وكلا الأمرين مرعبان على حدٍّ سواء. ساورت المخاوف والظنون نصفَ عدد أفراد الطاقم بشأن هذه الرحلة، لكنهم ذاهبون على كل حال. اجتازوا خطاً غير مرئي، والآن حتى أكثر الهواجس إثارة للجزع لن تنقذهم. سيبحر كل من تاين، وبيير، وسوليفان، وموران، ومورفي، وشاتفورد إلى غراند بانكس على متن **أندريا غايل**.

- «حسناً». قال بيلي: «لنذهب الآن».

خـرج الجميـع مجتازيـن الباب الخشـبي الضخم. كان المطر قد توقف وثمة مساحات متناثرة من سماء صافية في جهة الغرب. سماء أواخر الصيف زرقاء شاحبة. صعد بوبي وكريس سيارتها الفولفو بينما ركب ألفريد وصديقته سـيارتهما، وقطع الباقون المسـافة سـيراً على الأقـدام. اجتـازوا شـارع روجـرز الـذي ازدحم بسـابلة مـا بعد ظهيرة الجمعة الذين بدت عليهم علامات القنوط، ثم انعطفوا، وولجوا بوابة الساحة المسيّجة بسلاسل متشابكة. بدت خزانات وقود على سقالات حديدية خلف محطة روز، وزوارق صغيرة عليها قماش مشمع، ولافتة قديمة محطمة كتب عليها **سـاحة كارتر للزوارق**. شـاهدوا على أحد خزانـات الوقـود رسـماً لـزوج من الحيتـان محدودبي الظهر. اخترقت كريس بسيارتها ممراً بين مجموعة من الخزانات، بينما كانت الإطارات تسحق الحصى، وتوقفت قبالة **أندريا غايل** مباشرة. رُبط المركب إلى وتـد حديـدي علـى رصيـف المرفأ خلف متجـر أولد بورت للأطعمة البحريـة، إلـى جـوار زورق إطفـاء حرائق ومضخة وقود في المرسـى. نظر بوبي إلى المركب.

- «لا أريد أن أفعل هذا». قال: «حقاً لا أريد».

كانـت كريـس تتمسـك بـه علـى المقعـد الخلفـي، كل ما تملكه موجـود هنـا علـى المقعـد الخلفـي للسـيارة. «حسـناً لا تذهـب إذاً». قالت: «اترك الأمر كله. لا تذهب».

- «يجب أن أذهب. النقود، إنني مضطر».

اقترب بيلي تاين منهما، وانحنى على زجاج النافذة. «هل أنتما بخير؟». سـأل. أومأت كريس برأسـها. بدأ بوبي حقاً يصارع الدموع التي أبت إلاّ أن تتدفق، وحوّل نظره بعيداً كيلا يراها بيلي. «حسناً»، قال بيلي لكريس. «سـنراك عندما نعود». مشـى عبر المرسـى، وقفز

نحو متن المركب. بعد ذلك وصل سولي. كان يعرف بوبي طوال حياته - من دون بوبي ربما ما كان لينضم إلى الرحلة - وأحس بالقلق عليه الآن. خاف ألا يأتي بوبي لسبب ما، وربما ساوره الشك في أن تكون الرحلة غلطة لا تغتفر. «هل أنتما على ما يرام؟». سأل: «أأنتما متأكدان؟».

- «نعم، إننا على ما يرام». قالت كريس: «نحتاج إلى دقيقة فقط».

ابتسم سولي، وخبط سقف السيارة، وابتعد. أما بوغسي ومورف فليس هناك من يقلق عليهما، لذلك لم يهدرا كثيراً من الوقت، وصعدا فوراً المركب، لم يبقَ سوى زوجين من العشاق. حاول ألفريد أن يحرر نفسه من يدي صديقته في المقعد الأمامي، ثم خرج، ومشى على المرسى. تلفتت صديقته في أرجاء المكان، وانتحبت، ولاحت لها كريس في السيارة. مررت أصابعها على خديها - «نعم، إنني حزينة وخائفة أيضاً» - وجلست هناك، بينما كانت الدموع تسيل على وجنتيها. لم يعد هناك ما تنتظره، لا شيء يمكن أن يقال. حاول بوبي أن يتمالك نفسه وهو يرى الرجال الخمسة الآخرين قد صعدوا، لكن كريس لم تستطع أن تتخلى عنه.

- «حسناً، ينبغي عليّ الذهاب الآن». قال.

- نعم.

- كرستيانا، أنت تعلمين، سأبقى أحبك دائماً.

ابتسمت له من خلال دموع بللت وجهها. «نعم». قالت.

قبلها بوبي، وترجل من السيارة، بينما لا يزال ممسكاً بيدها. انغلق الباب، وابتسم لها للمرة الأخيرة، وبدأ يسير على الحصى.

حسبما تتذكر كريس فهو لم ينظر إلى الوراء، ولا مرة واحدة، بقي يخفي وجهه طوال الطريق.

* * *

حالما تم اكتشاف العالم الجديد تقريباً، بدأ الأوروبيون يمارسون صيد السمك هناك. بعد اثنتي عشرة سنة من مجيء كولومبوس استطاع رجل فرنسي يدعى جان دينيس أن يعبر الأطلسي، تمكن من الوصول إلى غراند بانكس بعيداً عن سواحل نيوفاوندلاند، وعاد بحمولة ضخمة من سمك القد. في غضون سنوات قليلة كانت الكثير من المراكب البرتغالية تجوب أرجاء غراند بانكس بحيث أحسّ ملكهم بضرورة فرض ضريبة على الاستيراد من أجل حماية صيادي السمك المحليين. كان سمك القد ينتشر بشكل كثيف خارج سواحل نيوفاوندلاند، كما يقال، بحيث إنه يبطئ حركة المراكب في المياه.

لم يكن سمك القد بتلك الوفرة في الواقع، لكنه بالتأكيد يستحق اجتياز الأطلسي من أجله. كان من السهولة نقله. اعتاد أفراد الطاقم أن يملّحوه على متن المركب، ويجففوه عندما يصلون إلى ديارهم، وبعد ذلك كانوا يبيعونه بمئات الآلاف. البديل لذلك العمل هو استخدام طاقمين، واحد للصيد والآخر للاعتناء بالسمك على الساحل. كانوا يشقون بطون السمك وبعدها يُوضع على مصاطب، ويبقى مملحاً ومقدداً طوال الصيف في هواء نيوفاوندلاند. وفقاً لأي واحدة من الطريقتين، تكون النتيجة كتلاً مجعدة غليظة من البروتين يمكن معالجة جفافها في ما بعد بنقعها في الماء حتى تتخذ شكلاً مقبولاً ومذاقاً مستساغاً. سرعان ما صارت المراكب الأوروبية تمخر عباب شمال الأطلسي ذهاباً وإياباً في تجارة مربحة، وإن كانت محفوفة بالمخاطر.

خلال السنوات الخمسين الأولى، كانت الدول الأوروبية الكبرى مقتنعة بممارسة الصيد خارج نيوفاوندلاند، وترك المناطق القريبة من السواحل على حالها. تلك أماكن ذات قيعان متعرجة، وتبعث كآبة في النفوس، ويبدو أنها تتيح أكثر من فرصة لتحطم المراكب. في سنة 1598، نقل ماركيز فرنسي يدعى ترويلوس دو ميسغويز ستين رجلاً من السجون الفرنسية، وأودعهم في بقعة رملية قاحلة تسمى جزيرة سابل، تقع جنوب نوفاسكوتشيا. بعد أن تركوا يواجهون مصيرهم وحدهم، صار الرجال يصطادون الحيوانات البرية، وبنوا الأكواخ من حطام المراكب، واستخلصوا زيت السمك، وشيئاً فشيئاً قتل بعضهم بعضاً حتى كادوا يتلاشون. مع حلول سنة 1603، كان قد بقي منهم أحد عشر رجلاً فقط، وأُعيدوا من جديد إلى فرنسا حيث قدّموا هدية إلى الملك هنري الرابع. كانوا يلبسون ثياباً من جلود الحيوانات، ولهم لحى تصل إلى منتصف صدورهم. لم يمنحهم الملك العفو على جرائمهم فحسب، وإنما أضفى عليهم كرمه فعوّضهم عن معاناتهم.

في ذلك الوقت تقريباً حصل أن وقعت أنظار الأوروبيين أول مرة على كيب آن. في سنة 1605، كان المستكشف الفرنسي الشهير صاموئيل دو شامبلين يشقّ طريقه جنوب خليج كاسكو، في ولاية ماين، عندما التفّ حول الحافات الصخرية لجرز ثاتشر، وجزر ميلك وسالت وألقى مراسي مراكبه على مبعدة من الشواطئ الرملية. قام السكان المحليون هناك برسم خريطة بسيطة له موضحين فيها خط الساحل المتجه جنوباً، وانطلق شامبلين متابعاً استكشاف بقية نيو إنغلاند قبل الرجوع إلى كيب آن في السنة اللاحقة. هذه المرة كان يشق طريقه بصعوبة مبحراً بموازاة الساحل وهو يواجه مناخاً خريفياً قاسياً عندما اضطر إلى البحث عن ملجأ في أحد المرافئ الطبيعية

التي مرّ فيها في رحلته السابقة. تلقى ترحيباً من قبل جماعة من هنود أبيناكـي، الذيـن ارتـدى بعـض منهـم مزقاً من ملابس برتغالية كانوا قد تاجروا بها قبل مئة سنة، وقدموا أمامه عرضاً مبهراً لإظهار ترحيبهم، وبعد ذلك شنوا هجوماً مباغتاً عليه في غابات إيسترن بوينت. استطاع الفرنسيون مقاومتهم بسهولة، وفي اليوم الأخير من أيلول 1606، وبينما كان الهنـود يلوحـون بإشـارات التوديـع مـن السـاحل وكانت أشـجار البلـوط والقيقـب تصـدر حفيفـاً وهي تخلـع أوراق الخريف المصفرة أبحـر شـامبلين مـن جديـد. بسـبب كثـرة الخلجـان الصغيـرة المخفية وأحواض الأسماك الصدفية فقد سمى شامبلين ذلك المكان بوبورت؛ أو المرسى الجميل. بعد سبع عشرة سنة، أبحرت جماعة من الإنكليز إلـى بوبـورت، انتبهـوا إلى وفرة سـمك القـد في ذلك المكان، وألقوا مراسي مركبهم هناك.

كانت الجهة التي تموّل رحلة المركب هي شـركة دورشيسـتر، وهـي مؤلفـة مـن مجموعـة من المسـتثمرين الذين يقيمـون في لندن. أراد المموّلون قطف ثمار اكتشاف العالم الجديد. تجلت فكرتهم في تأسيس مستوطنة على أراضي كيب آن، واستخدامها لدعم أسطول من المراكب التي تعمل على صيد السمك طوال فصلي الربيع والصيف ثم العودة إلى أوروبا في الخريف. اندفع أفراد الطاقم لتشييد مستعمرة قابلة للسكن، وأخذوا يجففون ما يصيدونه من السمك حين استقروا هناك. لكن للأسف، فالحظ لم يحالف رجال دورشيستر منذ البداية. في الصيف الأول اصطادوا كمية مذهلة من السـمك، لكن الأسـعار انخفضـت فـي أسـواق سـمك القـد، ولم يعوضوا حتـى النفقات التي صرفـت. وفـي السـنة التاليـة عادت الأسـعار إلى وضعهـا الاعتيادي، لكنهـم لـم يصيـدوا سـمكة واحـدة تقريبـاً. أمـا فـي السـنة الثالثة فقد

دمـرت العواصـف العاتيـة مراكبهـم مـا حـدا بهـم إلـى الرجـوع إلـى إنكلترا. اضطرت الشـركة إلى أن تصفي ممتلكاتها، وأعادت رجالها إلى الوطن.

رفض عدد قليل من المستوطنين المغادرة بالرغم من كل شيء. وقاموا بتوحيد قواهم مع عصابة من المنبوذين في مستعمرة بلايموث الاسـتبدادية، وشـكلوا نواة مسـتعمرة جديدة في غلوسيستر. كانت نيو إنغلانـد أرضـاً جـرداء فـي تلـك الأيام، حيث بدا اليائسـون والورعون المتفائلون وحدهم القادرين على البقاء فيها، وكانت غلوسيستر تضم بين جوانحها نصيباً وفيراً من الفئة الأولى. من أشهر مواطنيها في تلك الفتـرة رجـل يدعـى جـون لايفـورد المبجّل، الـذي كانت أفعاله بعيدة كل البعـد عـن مبـادئ المسـيحية، حتـى إن أحـد المؤرخين المحليين اعتبر سـيرته الفاضحة غير صالحة للنشـر، وثمة شـخص آخر أطلقوا عليه لقب المغامر اسـمه فيلز وقد هرب إلى بلايموث للتخلص من عقوبـة جلـد بالسـياط أمـام النـاس. كانت جريمتـه أن له علاقات غير محتشمة مع امرأة شابة.

اعتبـرت غلوسيسـتر مكانـاً مثاليـاً للمنبوذيـن من أمثـال لايفورد وفيلـز. إنهـا بلـدة فقيـرة، ونائيـة، ولـم يكترث الآبـاء البيوريتانيون لما يحدث فيها على وجه التحديد. بعد فترة من الإهمال أعيد اسـتيطان البلدة سنة 1631، واتخذ المستوطنون الجدد صيد السمك حرفة لهم. لم تكن لديهم خيارات أخرى. بالرغم من أن كيب آن ليسـت سـوى صخـرة هائلـة، إلا أنهـا اعتبـرت بشـكل أو بآخـر نعمة ربانية. يبدو أنه كان مـن السـهولة السـيطرة علـى الفلاحيـن لأنهـم يرتبطـون بأرضهم بوثاق قوي، لكن هذا لا ينطبق على صيادي السمك. ما إن يبلغ أي شـخص في البلدة العشـرين من عمره حتى يخرج في رحلة تسـتمر

ثلاثة أشهر إلى غراند بانكس، فلا يبقى لديه سبب وجيه يدعوه إلى احترام الأعراف البرجوازية للبلدة. اكتسبت غلوسيستر سمعة طيبة في التسامح، هناك فرص متاحة دوماً للإفراط في الشرب والممارسات غير الأخلاقية، بحيث إنها جذبت الناس من أصقاع مستعمرة باي في ماساشوستيس. وسرعان ما بدأت البلدة تعرف الانتعاش.

أما بالنسبة إلى البلدات الأخرى فقد كانت أيضاً تتصف بمسحة من التحرر تجذب إليها الأنظار، لكنها مظاهر تقتصر عموماً على أطرافها النائية. (في بلدة ويلفليت، على سبيل المثال، هناك جزيرة بعيدة عن الميناء مخصصة لشبابها فحسب. ومع مرور الزمن أضحت تلك الجزيرة ماخوراً أو خمارة كبيرة). لم يكن في غلوسيستر مثل تلك المنطقة المنعزلة، فكل شيء يحدث علانية فوق الواجهة المائية. كانت الفتيات يتجنبن المرور في شوارع بعينها، حيث تقوم دوريات شرطة البلدة دائماً بالبحث عن سيئي السمعة، وكان أصحاب البساتين ينصبون بنادق تتصل بأسلاك يتعثر بها السارقون المغفلون لحماية فواكه أشجارهم. لم يكن بعض صيادي السمك في غلوسيستر على ما يبدو يحترمون حتى يوم الأحد. «كانت علامات الأسى تبدو واضحة في عيون قباطنة شبه جزيرة كيب كود ويكابدون وطأة صراع داخلي في أعماقهم». كتب مؤرخ يدعى جوزيف بيرغر: «كانوا يقرأون مقاطع من الكتب المقدسة على أسماع طواقمهم في الوقت الذي كان فيه بعضهم من غير المؤمنين في غلوسيستر، على مرأى ومسمع الجميع... منشغلين بسحب حصتهم من سمك الأسقمري أو القد».

إذا كان صيادو السمك يعيشون ظروفاً صعبة فهم بلا شك يموتون ميتة صعبة أيضاً. في أيام انتعاش هذه المهنة، اعتادت غلوسيستر أن تفقد بضع مئات من الرجال كل سنة في البحر، أي ما يعادل أربعة

بالمئة من سكان البلدة. منذ سنة 1650، مات ما يقرب من 10000 من رجال غلوسيستر في عرض البحر، وهو عدد يفوق أولئك الذين ماتوا في كل الحروب التي شهدتها البلدة. في بعض الأحيان تضرب إحدى العواصف غراند بانكس فتغرق ستة من المراكب، ويُفقد مئة رجل دفعة واحدة بين ليلة وضحاها. في أكثر من مرة، ينهض سكان نيوفاوندلاند من نومهم ليجدوا جثثاً متناثرة على سواحلهم.

تتصف غراند بانكس بكونها منطقة خطرة لأنها تقع في واحد من أسوأ مسارات العواصف في العالم. تتشكل منطقة ضغط منخفض فوق البحيرات العظمى، أو كيب هاتيراس، فيتدفق تيار نفاث نحو البحر، ويعبر مناطق صيد السمك. في الأيام الغابرة، لم يكن لدى قباطنة المراكب ما يفعلونه إزاء ذلك سوى أن يلقوا مراسيهم إلى عمق أكبر في محاولة لمواجهة الموقف. ليست ضفة جورجز بمثل خطورة غراند بانكس فحسب - تقع على بعد 180 ميلاً فقط عن كيب كود - بل هي أسوأ في هذا الشأن. لا يزال نوع من الشؤم الغامض عالقاً بضفة جورجز أينما ذكرت بحيث بقي قباطنة المراكب يرفضون الاقتراب منها طوال 300 سنة. كانت التيارات تهب متخذة شكل دوامات غريبة على ضفة جورجز، ويقال إن مياه المدّ تجري بشكل سريع حتى إن قاع المحيط ينكشف للنوارس لتقتات على ما يوجد فيه. تحدّث أشخاص عن أحلام ورؤى مفزعة رأوها هناك، وانتابتهم مشاعر لا يقوى المرء على تحمّلها، وخيّل إليهم أن هناك قوى مرعبة تتجمع من كل صوب لمداهمتهم.

لكن لسوء الحظ، كانت ضفة جورجز تشكل أيضاً واحداً من أهم المواطن التي تتركز فيها الحياة البحرية بشكل وفير في العالم، ولم يكن اقتناص تلك الثروة إلا مسألة وقت. في سنة 1827، وجّه

قبطان مركب من غلوسيستر يدعى جون فليتشر وونسون دفة مركبه نحو ضفة جورجز، ألقى شبكته هناك، وسحب سمكة هلبوت كبيرة. بقيت الطريقة السهلة التي اصطاد بها السمكة عالقة في ذهنه، وبعد ذلك بثلاث سنوات رجع إلى ضفة جورجز خصيصاً من أجل الصيد. لم يحدث شيء مريع على وجه التحديد، وسرعان ما صارت المراكب تجوب المنطقة جيئة وذهاباً إلى ضفة جورجز من دون أدنى تردد. لم تكن الرحلة إلى هناك تستغرق إلا يوماً واحداً من غلوسيستر وبدأت الخرافات التي أثيرت حول المكان تتلاشى. ذلك هو الوقت الذي كشفت فيه ضفة جورجز عن وجهها القبيح.

لأن مناطق صيد السمك كانت صغيرة جداً وقريبة من الساحل، ربما شاهد المرء عشرات الزوارق الصغيرة تلقي مراسيها على مرمى البصر وهي قريبة من بعضها بعضاً في يوم معتدل. إذا حدث أن داهمت عاصفة تلك المراكب بصورة تدريجية يتوفر لدى أسطول المراكب وقت كافٍ لرفع المراسي والتفرق نحو المياه الأكثر عمقاً. لكن، يمكن لأي عاصفة مباغتة أن تجعل المراكب تتكوم قرب بعضها حتى تنجرف إلى الأعماق كتلة واحدة من الصواري والأشرعة المتشابكة. ربما صعد الرجال على متن مركب لتقطيع سلاسل مراسيهم إذا أطل مركب آخر عليهم أو بدأ يقترب منهم، لكن ذلك يُعتبر عادة حكماً بالإعدام. تصبح فرص الإبحار والابتعاد عن المياه الضحلة ضئيلة إلى درجة مهولة.

حدثت واحدة من أسوأ هذه الكوارث سنة 1862، عندما داهمت عاصفة شتوية سبعين زورقاً صغيراً كانت متجمعة معاً لصيد أسراب من سمك القد. من دون سابق إنذار تحولت السماء إلى لون أسود وبدأت الثلوج تتساقط بكثافة بصورة أفقية تقريباً. وصف

أحد الصيادين ما حدث لاحقاً:

> لـم يُظهـر رفاقـي فـي الـزورق أي علامة توحـي بالخوف، كانوا كلهم متجمعين على متنه، بينما ألقى القبطان نظرة مشوبة بالارتياب على المكان. قرابة السـاعة التاسـعة، صاح بنا الربان: «هناك مركب تجرفه الأمواج أمامنا بالضبط! استعدوا مع فؤوسكم، لكن لا تقطعوا الحبـال حتـى تسـمعوا كلمـة منـي!». اتجهت كل العيون إلى سـطح البحر، ونظرنا إلى المركب الطافي. استمر المركب يتقدم، كان يأتي مباشرة باتجاهنا. بعد لحظات ستُعطى الإشارة إلينا. مرّ المركب إلى جوارنا بسرعة، صار قريباً منا بحيث إنني كنت أستطيع أن أقفز على متنه. لم نشاهد الوجوه اليائسة التي داهمها الذعر لأفراد طاقمه إلا للحظة، بينما كان المركب يسرع نحو مصيره المشؤوم. ارتطم بواحد من زوارق الأسطول عند الجزء الخلفي، ثم رأينا المياه تنغلق على الاثنين معاً فوراً.

لا تزال بضعة مراكب حديثة تمارس الصيد على ضفة جورجز، لكـن معظمهـا كانـت تقطـع رحلـة طويلة إلى غرانـد بانكس. بحارتها يفضلـون الإبحـار فـي رحلـة تسـتغرق مـدة أطول لكـن يرجعون منها بكميـات وفيـرة مـن السـمك، المهنـة القديمـة ذاتها. تسـتغرق الرحلة أسـبوعاً للوصـول إلـى غرانـد بانكـس على متـن زورق حديث. كانوا يتوجهون شرقاً أو إلى الشمال الشرقي على مدار الساعة حتى يقطعوا مسافة 1200 ميل بعيداً عن سواحل غلوسيستر، ومسافة 400 ميل بعيداً عن نيوفاوندلاند. من تلك المسافة يغدو من السهولة أكثر الوصول إلى آزوريـس[1] بـدل الرجـوع إلـى عش الغراب. مثلها مثل ضفة جورجز، كانـت غرانـد بانكـس ذات ميـاه ضحلة بحيث تسـمح لضوء الشـمس

(1) آزوريس: أرخبيل من الجزر يقع شمال المحيط الأطلسي، يشكل إقليماً مستقلاً عن البرتغال. م

باختراقها وصولاً إلى القاع. يجتاز تيار خفيف من المياه الباردة يسمى تيار لابرادور المنخفضات الضحلة، ويحدث بيئة مثالية لنمو العوالق البحرية. يتجمع السمك الصغير للتغذي على العوالق، والسمك الكبير يتجمع أيضاً ليتغذى على السمك الصغير. وسرعان ما يتشكل نظام غذائي متكامل يصبح بسهولة في متناول مراكب الصيد.

تعتبر رحلات البحر التي قد تستغرق شهراً، جزءاً أساسياً من الوقت الذي يعرف فيه الصيادون طعم النوم ولو نسبياً. في الميناء يكونون مشغولين إلى حدٍّ أنهم ينسون النوم، وهم يغترفون ما استطاعوا من لذائذ الحياة طوال خمسة أو ستة أيام متواصلة، وفي البحر ينشغلون بالعمل. إنهم يعملون عشرين ساعة في اليوم لمدة أسبوعين، أو ثلاثة أسابيع على متن المركب، وبعدها يعودون إلى عائلاتهم. وربما أمضوا هناك مدة طويلة بلا عمل. تتضمن رحلات صيد السمك أشياء أكثر من مجرد الأكل والنوم. تتعرض المعدات التي تستعمل على متن المركب لتلف كبير وينبغي إصلاحها باستمرار. لا يكون أفراد الطاقم مستعدين لتضييع ولو يوم واحد يتوقف فيه الصيد بسبب سوء حالة المعدات أو تعطلها، لذا فهم يهتمون بها قبل وبعد الخروج إلى البحر، يشحذون الخطافات، ويربطون الصنانير ويشدون العقد، ويثبتون الأثقال الكروية على الشباك، ويهيئون العربات، ويفحصون طوافات سبر الأعماق. وعندما يصلون إلى هيغ لاين - حيث يدخلون المياه الإقليمية الكندية - لا بد لهم من جعل أجهزتهم تعمل وفقاً لما ينصّ عليه القانون الدولي، عند ذاك لا يبقى لديهم تقريباً أي شيء يفعلونه. إنهم ينامون، ويتحدثون، ويشاهدون التلفاز، ويقرأون، فمن بينهم الكثير من الأشخاص الذين تركوا الدراسة الثانوية قد جلبوا معهم بعض الكتب عن غراند بانكس.

قرابة الساعة الثامنة أو التاسعة ليلاً، دخل أفراد الطاقم مطبخ المركب لتناول أي شيء حضرّه لهم الطباخ. (مورف هو الطباخ على **أندريا غايل**؛ ويُدفع له أجر إضافي لقاء ذلك ويتولى أيضاً واجب المراقبة بينما يتناول الرجال طعامهم). عند العشاء يتحدث أفراد الطاقم عن أي شيء يمكن أن يتحدث عنه أي رجل؛ النساء، الأطفال، الرياضة، سباق الخيل، النقود، والعمل. كانوا يتحدثون كثيراً عن العمل، مثلما يتحدث السجناء عن الزمن. العمل هو الذي يبعدهم عن منازلهم، وهم جميعاً يشتاقون إلى العودة إلى ديارهم. كلما اصطادوا كمية كبيرة من السمك، قرب وقت انتهاء الرحلة، تلك معادلة بسيطة تحولهم جميعاً إلى بيولوجيين بحريين هواة. بعد العشاء يستلم أحدهم دوره في غسل الأطباق، ويرجع بيلي إلى حجرة الدفة كي يتمكن مورف من تناول طعامه. لم يحب أي منهم غسل الأطباق، كان الرجال أحياناً يبادلون ذلك الواجب الثقيل في ما بينهم مقابل علبة سجائر. وكلما طال أمد الرحلة، رخصت قيمة التبادل، إلى أن يقوم صياد السمك الذي يتقاضى 50000 دولار سنوياً بغسل الصحون مقابل نفس يستنشقه من سيجارة. وربما تألفت وجبة العشاء، في نهاية الرحلة، من مجرد طبق خبز محمّص مزين بالسلطة.

كل فرد من الطاقم يؤدي واجب المراقبة مرتين في اليوم. وتستغرق كل مناوبة ساعتين، وتقتصر على مراقبة الرادار، وبين الفينة والأخرى، على تسجيل بعض الأرقام على جهاز الملاح الآلي. في حال تعطلت المعدات ربما تضمنت المراقبة الليلية تعديل الدفة وفقاً للخط الأساسي للرحلة لمنع انحراف المركب. في حجرة دفة أندريا غايل كرسي مبطن، لكنه مثبت على بعد مسافة من الدفة، بحيث ليس في وسع أحد أن يخلد إلى النوم خلال المراقبة. بينما الرادار وجهاز

لوران مثبتان في السقف، إلى جانب جهاز لاسلكي يعمل بالترددات العالية وجهاز حزمة التردد الجانبي[1]، وفيديو للرسم البياني والملاح الآلي كلها مدمجة ضمن لوحة السيطرة في الجانب الأيسر. هناك تسع نوافذ من طراز ليكسان، ومصباح كاشف له مقبض يشبه المسدس يبرز من السقف. تماثل دفة القيادة إطار دراجة هوائية، في حجمها وتقع وسط حجرة القيادة تماماً، ويصل ارتفاعها تقريباً إلى خصر الإنسان. ليس هناك سبب يدعو إلى لمس مقبض الدفة إلا إذا فُصِل الملاح الآلي الذي يوجه مسار المركب، ومن النادر أن يكون ثمة سبب يدعو إلى ذلك. من وقت إلى آخر يقوم مراقب الدفة بتفقد المحرك، لكن في ما عدا ذلك فهو يبقى محدقاً إلى البحر. ما يثير الغرابة حقاً أن البحر لا يُشعر المرء بالضجر مهما أطال النظر إليه، فالأمواج المتعاقبة تتخذ مسارات متباينة وتتقاطع مع بعضها بعضاً بأنماط لا يمكن أن تتكرر. ربما تطلب الأمر ساعات حتى يشعر المرء بالضجر فيبعد عينيه عنها.

كان بيلي تاين قد أبحر إلى غراند بانكس عشرات المرات من قبل، ومارس الصيد قبالة شواطئ كارولينا، وفلوريدا، وفي أعماق الكاريبي. لقد نشأ في منزل يقع على أحد دروب غلوسيستر، بالقرب من تقاطع شارع 128 مع نهر أنيسكوام، وتزوج بفتاة مراهقة كانت تعيش على مبعدة بضعة صفوف من المنازل عن مسكنه. عُرف بيلي في بلدة غلوسيستر أنه لم يكن يحب صيد السمك بشكل يدعو

(1) حزمة التردد الجانبي: حزمة من الترددات، (مثل ترددات الموجات اللاسلكية) على جانبي التردد الأساسي الذي يحمل الموجة، والتي تنتج عن عملية تعرف بالتضمين أو التعديل على ترددات الموجات وذلك بتسليط موجات أخرى عليها ذات تردد أكثر بطئاً. م

إلى الاستغراب، وقد عاشت عائلته بحالة مادية جيدة نسبياً. عمل في استيراد البضائع من المكسيك فترة من الزمن، وببناء السقوف المعقودة، وقد باع الأسرّة المطاطية المعبأة بالماء. قُتل أخوه الأكبر في الواحد والعشرين من عمره بسبب لغم أرضي في فيتنام، وربما استنتج بيلي أن الحياة ليست سوى تفاهة تستحق أن يبول المرء عليها. التحق بالمدرسة، ووطد عزمه على أن يصبح عالم نفس، وبدأ يكثر التحدث مع المدمنين على المخدرات من المراهقين لتقصي حالاتهم النفسية. كأنه كان يبحث عن شيء ما، محاولاً أن يجرب مختلف أنواع الخبرات، لكن بدا أن شيئاً لا يناسبه. ترك المدرسة وبدأ يزاول العمل من جديد، في غضون ذلك الوقت، كانت لديه زوجة وابنتان ينبغي إعالتهنّ. توسلت إليه زوجته جودي مراراً أن يجرب مهنة صيد السمك لأن لديها ابنة عم حقق زوجها مالاً وفيراً وراء ذلك. «أنت لا تدري أبداً». قالت له: «ربما أحببت ذلك العمل».

- «انتهت كل مشاكلنا بعد ذلك». قالت جودي: «الرجال لا يعرفون شيئاً عن العمل في صيد السمك حتى يمارسوه. سرعان ما يحبونه ويستحوذ عليهم حتى يتغلغل في عظامهم. تستبد بالناس أحياناً هواجس الذهاب إلى دار العبادة، والصيد ما هو إلا شيء آخر يمكن أن يستحوذ عليهم. إنه شيء موجود داخلهم بحيث لا يستطيع أحد انتزاعه، وإذا لم يمارسوه لن يشعروا بالسعادة».

ساعده قولها كثيراً، طبعاً، حتى إن بيلي أصبح ماهراً في عمله. تولدت لديه قدرة غريبة في العثور على السمك، إحساس بالأماكن التي يتواجد فيها. «ذلك شيء غريب حقاً، كما لو أن لديه راداراً». قالت جودي. «صار واحداً من الأشخاص القلائل الذين يمكنهم الخروج في رحلة صيد في أي وقت. كان الجميع يريدون مرافقته

لأنــه دائمــاً يجنــي الأربــاح». كانــت أول رحلة قام بها تاين على **أندريا غايــل**، وبعـد ذلـك تحـول إلـى مركـب يدعى لينيا سي، يمتلكه رجل يدعـى واريـن كانـون. أصبـح كل مـن تايـن وكانـون صديقين قريبين، ولمـدة ثمانـي سـنوات لقنـه كانـون كل شـيء عن أسـرار المهنة. بعد مزاولـة صنعتـه زمنـاً طويـلاً قرر تايـن الخروج في رحلة بمفرده، وبدأ بمركب هاديت - زجاجة الكلور اللعينة تلك - كما أسـماها شـارلي ريد. (كان مركباً مصنوعاً من الفايبركلاس). في هذه المرة كان تاين قد وقع في شباك عشق الصيد بالكامل، وأدت التوترات التي نتجت عن طول الغياب في البحر إلى انفصاله عن زوجته، لكنه لم يكن على استعداد للتخلي عن عشقه. انتقل إلى فلوريدا كي يصبح أكثر قرباً من زوجته السابقة وابنتيه، ومارس الصيد بشكل مسعور أكثر من قبل.

فـي كل صيـف كانـت ابنتـا تاين، إيريـكا وبيلي جو، تذهبان إلى غلوسيسـتر لزيـارة جديهمـا، بينمـا يتوقـف تايـن بيـن رحلـة وأخـرى لرؤيتهمـا. وحافـظ أيضـاً علـى علاقته بشـارلي ريـد، وعندما ترك ريد العمـل علـى مركـب **أندريـا غايـل** تـردد اسـم تاين فوراً فـي الأذهان. عـرض عليـه بـراون موقـع قبطـان المركب وثلث حصـة أفراد الطاقم. اعتبـرت تلـك صفقـة ممتـازة، فـي وسـع رجـل مثـل تاين أن يكسـب 100000 دولار كل سنة. وهكذا قبل العمل. في ذلك الوقت، حصل ريد على عمل على مركب يسـتخدم شـبكة الترول[1]، طولها تسـعون قدماً تسمى (مفخرة كوري). كان يكسب نقوداً أقل، لكنه صار يمضي المزيد من الوقت مع عائلته. «لم يعد يمكنني تحمّل حياة الغجر بعد الآن». قال ريد: «التنقل من مكان إلى آخر، والغياب عن المنزل ثلاثة أشهر كل مرة. كنت قادراً على ذلك في الماضي، لكن الأمر أضحى

(1) الترول: شبكة صيد كبيرة مخروطية الشكل تسحب عبر قاع البحر. م

جحيماً بالنسبة إلى زوجتي. تصورت أنني حققت ما يكفي لأصرف على جميع أبنائي الموجودين في المدارس. لكنني في الواقع لم أحقق ذلك أبداً، كنت واهماً ليس غير».

* * *

وصل مركب **أندريا غايل** إلى مناطق الصيد بعد أن مضى في طريقه مستعيناً بتيارات قوية تدفقت من كندا. كانت الريح تهبّ من الشمال الغربي والسماء تتلون بزرقة قانية عميقة. هذا هو نوع الريح الذي يسود في تلك الأصقاع، كانت الزوارق الصغيرة التي تندفع شرقاً مع اتجاه الرياح، يمكن أن تصل إلى سانت جونز، أو هاليفاكس خلال أربع وعشرين ساعة. أما محرك ديزل بقدرة 365 حصاناً فيجعل عناء الرحلة أقل شأناً، لكن الإبحار عكس اتجاه الرياح لا يزال ينتظرهم بعد مسافة قصيرة، وهو سيكون أثقل وطأة من هذه المسارات الهيّنة. مع حلول يوم 26 أو 27 أيلول، سيصبح بيلي تاين في مكان ما بين خطي 42 شمالاً و49 غرباً، على بعد نحو 300 ميل من تخوم نيوفاوندلاند، في جزء من غراند بانكس يعرف بالذيل يقع عند حافة مناطق الصيد. لم يكن يسمح للمراكب الأجنبية بالاقتراب من المياه الإقليمية الكندية، التي تمتد على مسافة مئتي ميل بعيداً عن الشواطئ، ولا حتى بالاقتراب من أغلب مناطق غراند بانكس. لكن، يوجد مقطعان ضيقان في الشمال الغربي والجنوب الشرقي، اللذان يُعرفان لدى الصيادين بالأنف والذيل. تجوب مراكب الصيد تلك المنطقة التي تشبه القوس بحثاً عن رزقها. هناك مساحات شاسعة، وفيرة الرزق تزخر بأشكال متنوعة من الحياة البحرية تحت سطح البحر في غراند بانكس، وهي خارج المدى الذي يُسمح للمراكب أن تبلغه عدا الكندية منها والمراكب الأجنبية المرخصة. خارج ذلك

القـوس، تنتشـر آلاف مـن مراكـب الصيـد المرخّص لهـا قانونياً والتي ربما ينخدع بحارتها على ما يبدو برؤية سمك الأسقمري الذي يعلق على صنانير فولاذية كبيرة.

لم يكن سـمك أبو سـيف حيوانات بحرية وديعة. إنه يسـبح في أسـراب وهو يشـهر سـيوفه بوحشـية وعناد، ويسعى في أي لحظة إلى انتـزاع أحشـاء أكبـر قـدر ممكـن مـن الفرائس. اجتـذب هذا النوع من السمك مراكب الصيد منذ القدم، سحب الصيادين إلى حتفهم، وألحق بهـم جروحـاً بالغـة وربمـا بتـر أعضاء عدد منهم علـى متن المراكب. الاسم العلمي لسمك أبو سيف هو زيفياس غلاديوس؛ فالكلمة الأولى تعني سيفاً بالإغريقية والكلمة الثانية تعني سيفاً أيضاً باللاتينية. «كان العالـم الـذي أطلـق عليـه هـذا الاسـم على ما يبـدو مفتوناً بحقيقة أنه يحمل سيفاً». مثلما ورد في أحد الكتب الإرشادية.

يعتبـر السـيف، وهـو امتـداد عظمي للفك الأعلى، سـلاحاً قاتلاً بشـفرته الحادة من الجانبين ويمكن أن ينمو حتى يصل إلى أربع أو خمس أقدام. وبما أنه يتلقى زخماً من سـمكة ملسـاء ذات عضلات قوية وزنها 500 رطل، فيمكن للسلاح أن يلحق ضرراً جسيماً. يُعرف عن سـمك أبو سـيف أنه يغرس سـيوفه في هيكل أي مركب خشـبي. لكن هذا لا يحدث عادة إلا إذا علقت السمكة في صنارة أو نشبت فيها حربة. ومع ذلك، في القرن التاسع عشر حصل أن هاجمت سمكة أبو سيف مركباً شراعياً لسبب غير معروف. تعرض المركب لأضرار بالغـة بحيـث إن مالكـه قـدّم طلبـاً للحصـول على تعويض من شـركة التأمين، وأحيلت القضية إلى المحكمة.

تضع أسماك أبو سيف الموجودة في غراند بانكس بيوضها في البحـر الكاريبـي، ثـم ترحـل شـمالاً خـلال الصيف متجهـة إلى المياه

البـاردة الغنيـة بالبروتيـن خارج سـواحل نيوفاوندلاند. خلال سـاعات النهار المشمسة تشق الأسماك طريقها هابطة على عمود من المياه نحو أعماق تصل إلى 3000 قدم، تطارد الحبّار، وسـمك النازلي، والقد، وعروس البحر، والقنبر، والأسقمري، والمنهيدن، والبينيت، وفي الليل تلاحق فرائسها وهي عائدة إلى السطح. تخرج الأسماك الصغيرة من بيوضها وتكون ذات قشـور وأسـنان، لكنها بلا سـيف. بالرغم من أن أي نوع من الأسماك الكبيرة يمكن أن يتغذى على أسماك أبو سيف خلال رحلته الطويلة إلا أن سمك القرش، وحوت العنبر[1]، والحوت القاتل وحدها التي تهاجمها عندما تصبح كبيرة جداً. تعتبر أسماك أبو سيف بالغة النمو واحدة من أكثر أنواع الأسماك التي تُصطاد للحمها خطـورة فـي العالـم، ويعـرف عنهـا أيضاً أنها تقاتل خصمها بلا توقف لثلاث أو أربع ساعات. كانت قد أغرقت زوارق صغيرة في هجماتها التي تشـنها بلا هوادة. أما الأشـخاص الذين يمارسـون صيد السـمك للرياضة والتسلية فهم يحتاجون إلى طعم من الأسماك الحية يعلقونها في صنانير ثقيلة تربط على أسـلاك فولاذية للتمكن من صيد سـمك أبو سـيف، ويحتاجون أيضاً إلى هراوة على الزورق لضرب السـمكة على رأسها وشلّ حركتها. كان صيادو السمك على المراكب التجارية يستخدمون أساليب مختلفة للحد من ارتعاش السمكة والقضاء عليها. إنهـم يعلقـون ألـف صنـارة فيهـا طعـم على أربعين ميلاً من الأسـلاك وبعدها يزحف كل منهم إلى سريره ويخلد إلى النوم.

لـم يكـن بـوب بـراون يعـرف متى يقرر بيلي إلقاء الشـباك للمرة الأولـى لأن بيلـي يكـره التحـدث معه على اللاسـلكي. يُعرف عنه أنه يتـرك رسـائل مـع لينـدا غرينلـو من أجـل ألا يتحدث مع بوب براون.

(1) حوت العنبر: حوت عظيم ذو أسنان. م

وكان يوهم الآخرين بحدوث تشوش على جهاز حزمة التردد الخاص بالمركب. لكن بدا من المعقول الافتراض أن تاين كان، في ليلة 27 أيلول، قد اختار المنطقة التي سيلقي فيها الشبكة الطويلة الأولى. كانت أذرع تطويل قاعدة الشراع قد امتدت، وهناك لوحان من الفولاذ يتدليان بسلسلة إلى الماء لتأمين استقرار المركب. اتخذ سطح المحيط وضعاً مستقراً منذ مدة، وامتزج بظلام ليالي أواسط الخريف الذي هبط سريعاً، والريح تحولت إلى اتجاه جنوبي شرقي. تقاطع سطح المحيط مع مجاميع من الخطوط المتعارضة تارة، والمتوازية طوراً آخر، التي نتجت عن طبيعة المناخ المتبدل.

تنطوي مهمة تعليق الطعم في صنانير الشبكة على متعة غريبة لا يحسّ بها إلا من يزاول عملاً محفوفاً بالمخاطر في ورشة أو مصنع. يلتفّ السلك الذي تعلق فيه الصنانير على دولاب كبير كأنه أحد براميل مصنع لندغرين وتستقر تحت سقيفة منصة ظهر الحوت في الجانب الأيسر من المركب. يتقاطع السلك قطرياً فوق متن المركب، ويعبر من خلال بكرة رأسية، وبعدها ينحني مباشرة عائداً إلى الجزء الخلفي. كانت حلقة فولاذية تقوده على سكة الدولاب وصولاً إلى الماء. ذلك هو الموضع الذي يقف عليه الرجال الذين يضعون الطعم في الصنانير. هناك طاولة يوضع عليها الطعم فوق سكة الجزء الخلفي - هي بالأساس عبارة عن حوض خشبي يحتوي على الحبّار والأسقمري - وثمة دولاب أمامي في كل جانب من المركب. تشبه الدواليب الأمامية براميل صغيرة تلتف عليها مئات القطع الطويلة من الأسلاك التي يبلغ طول كل منها سبع قامات تسبر أغوار المحيط، وكانوا يسمون كل قطعة منها عقدة. ويثبت في طرف كل عقدة صنارة وخطاف من الفولاذ الذي لا يصدأ في الطرف الآخر.

حين يتولى الرجل تعليق الطعم في الصنانير، يمدّ يده إلى الوراء ويأخذ عقدة من رجل آخر يساعده، وهذا يقوم بفكها من الدولاب الأمامي واحدة تلو الأخرى. يعلق الرجل الأول حبّاراً أو سمكة أسقمري في الصنارة، ويلف العقدة على سلك الشبكة الرئيس، ويرمي ذلك كله من جانب المركب إلى البحر. تكون الصنارة عادة كبيرة وحادة إلى درجة كافية لأن تخترق اليد بسهولة، وإذا حصل أن علقت الصنارة بجزء من جسد الرجل، أو ملابسه، فهو يسقط معها إلى البحر. ولهذا السبب، كان الرجال الذين يقومون بمهمة تعليق الطعم يتمتعون ببراعة تامة في السيطرة على الصنارة، فلا يلمس أحدهم العقدة أبداً بينما يكون غيره ممسكاً بالصنارة. بالإضافة إلى ذلك توضع سكين في قرابها على الطاولة. ربما احتاج أي رجل منهم إلى أن ينتزعها على عجل ليقطع السلك قبل أن يذهب إلى أعماق البحر.

لأن أسماك أبو سيف تتغذى ليلاً كانت تثبت في كل صنارة عصا صغيرة من مادة السيليوم المضيئة التي تنير الطعم. وتكون عصي السيليوم بشكل أنابيب بحجم السيجار تُمزج داخلها مواد كيميائية فوسفورية تتفاعل وتنشط عندما يُكسر الأنبوب إلى نصفين. تكلف كل قطعة منها دولاراً واحداً، وربما أنفق مالك المركب خمسة آلاف دولار على شراء تلك المواد في كل رحلة. تتوزع الصنانير ذات الأنابيب المضيئة على مسافة ثلاثين قدماً عن بعضها الآخر، لكن المسافة الفاصلة تُحَدد بدقة اعتماداً على سرعة المركب. إذا أراد القبطان الصيد بحيث تكون الصنانير متقاربة فهو يبطئ سرعته، أما إذا أرادها أن تتوزع إلى مسافات بعيدة فيزيد السرعة. تقدّر السرعة النموذجية للإبحار في غراند بانكس بست أو سبع عقد. بتلك السرعة يتطلب الأمر نحو أربع ساعات لنشر ثلاثين ميلاً من الأسلاك.

بعـد كل ثـلاث صنانيـر تُثبـت علـى سـلك الشـبكة طوافة كروية بخطـاف، حيـث تطفـو علـى سـطح المياه، وتمنع السـلك الطويل من الغطس إلى قاع المحيط. يبقى السلك معلقاً على بعد خمس قامات من السـطح بينما تتدلى الصنانير إلى اثنتي عشـرة قامة، أي تنخفض الشـبكة إلـى سـبعين قدمـاً تقريبـاً. اعتماداً على نـوع التيارات البحرية وتغيرات درجة الحرارة فإن أسماك أبو سيف هي التي تختار المكان الذي ترغب أن تتغذى فيه. وبعد كل أربعة أميال من السلك، بدلاً من وضع طوافة كروية، تُعلق طوافة مختلفة تحمل عموداً يسمى الطنان. والطنان هو عمود طواف مصنوع من الألمنيوم في قمته جهاز صغير يعكس موجات الرادار. يبرز الطنان على سطح المحيط ويظهر بشكل واضح على شاشـة الرادار. وأخيراً، بعد كل ثمانية أميال يُثبت جهاز يبث موجات راديوية. في ذلك الجهاز هوائي كبير، كأنه سوط، يرسل إشـارة واطئـة التـردد إلـى المركـب. ويتيح هذا للقبطـان فرصة تعقب المعدات خلال طريق الرحلة في حال انقطاع أي جزء من السلك.

يكلف سـلك الشـبكة الذي يزود بالطعم بالكامل مبلغاً جسـيماً من المال، ويعرف عن قباطنة المراكب أنهم يجازفون بحياة طواقمهم لاسـتعادته. تصل قيمة أربعين ميلاً من السـلك أحادي الشـعيرة إلى 1800 دولار. وتكلف كل منارة راديوية طوافة 1800 دولار، علماً أن هناك ستّاً منها. أما الكرات الطوافة فثمن الواحدة منها ستة دولارات وتوضـع واحـدة فـي كل ثـلاث صنانيـر ومجموعها 1000 صنارة. كل صنارة تكلف دولاراً، وسعر كل أنبوب ضوئي يبلغ دولاراً أيضاً، وكل حبّار بدولار، وكل عقدة بدولارين. بعبارة أخرى، في كل ليلة، يلقي المركب ما قيمته 20000 دولار من المعدات في مياه شمال الأطلسي. ويرجع السبب في معظم النزاعات التي تحدث على متن مركب من

هذا النوع إلى الخلاف حول الوقت المناسب للبدء بالرحلة أو لإلقاء الشباك. من الممكن أن يُسحب أفراد الطاقم إلى عاصفة هوجاء تقضي عليهم لأن قبطانهم يكون قد أساء تقدير حالة المناخ.

يتم الانتهاء من تعليق الطعم عادة في وقت متأخر من المساء، وهكذا فقد علق أفراد طاقم **أندريا غايل** ملابسهم المطرية في غرفة الأدوات، وتسللوا واحداً بعد الآخر إلى المطبخ. تناولوا طعام العشاء بسرعة، وعندما انتهوا من ذلك صعد بيلي السلم الذي يصل متن المركب بالحجرات في الأسفل ليستلم الدفة من مورف. تفحص مؤشرات جهاز لوران التي تحدد موقعه على الخريطة، وبعدها ألقى نظرة على جهاز الرسم الفيديوي، والذي كان يشير إلى موقعه نسبة إلى المسار الرئيس. يعمل الرادار بلا توقف ويصل مداه إلى خمسة عشر ميلاً أو نحو ذلك؛ بدت الطنانات على شاشته مربعات صغيرة مضيئة تنتشر على جانبي المسار الرئيس للمركب. كان لاسلكي الترددات الفائقة محولاً إلى قناة 16، ولاسلكي حزمة التردد الخاصة بالمركب محوّلاً إلى 2182 ميغاهرتز. تلك هي قنوات طوارئ، وإذا احتاج مركبان إلى الاتصال مع بعضهما بعضاً يتحولان إلى قناة منفصلة.

عند الساعة 11 مساء كانت الإدارة الوطنية للمحيطات والأجواء، التي يُرمز إليها اختصاراً NOAA تبث نشرة عن حالة المناخ، وغالباً ما كان القباطنة يتصلون مع بعضهم بعضاً لمناقشة بعض النقاط التي وردت في النشرة. كان أغلب أفراد الطاقم قد ذهبوا إلى أسرّتهم؛ فهم يعملون أحياناً على مدى عشرين ساعة أو أكثر في اليوم، ويصبح النوم شيئاً عزيزاً مثله مثل السجائر. كانت أسرّة النوم مدمجة في الجوانب المستدقة من المركب، ويخلد الرجال إلى النوم وهم يصغون إلى هدير محرك الديزل، وارتطام الأمواج على هيكل المركب. تحت سطح

المياه، كان الأنين القوي للأمواج يساهم في تلك الضجة، إلى جانب مئات الآلاف من فقاعات الهواء التي تخرج من التجاويف، وتندفع لتنتشر على سطح المحيط. يلتف صدى ذلك الصوت حول شاطئ نيوفاوندلاند، ويخرق انسيابية تيار الخليج، ويتشتت في الأعماق السحيقة السوداء وراء الجرف القاري. تتولد الاهتزازات بترددات واطئة وتتكاثف وتستمر في الانتشار إلى الأبد تحت المياه، من المؤكد أن إيقاع **أندريا غايل** قد وصل إلى كل أشكال الحياة على غراند بانكس فأيقظها من سباتها.

* * *

الفجر في البحر، كتلة رمادية من فراغ تبزغ من لجة ظلام فارغ أكثر اتساعاً. «كانت الأرض من دون شكل مميّز، والظلام يجثم على بحر سحيق لا يُسبر غوره». أياً كان من كتب ذلك فهو يعرف البحر حق المعرفة، إنه يعرف كيف تبرز الملامح الشاحبة للعالم من خبايا الظلام صباح كل يوم، لعالم لا يحتوي بين جناحيه على أي شيء، ولا شيء واحد.

صدر زعيق طويل من المنبّه الهوائي للمركب.

ترك الرجال أسرّتهم وصعدوا إلى متن المركب وهم يترنحون وقد شربوا كميات كبيرة من القهوة تحت أنوار مصابيح الفلورسن القوية، كانوا يحدقون إلى بعضهم بعضاً ببلادة وينظرون شزراً بعيون متخشبة الأجفان وقد استبد بهم مزاج سيئ من قلة النوم. لم يكونوا قادرين على الوقوف باعتدال وتمييز شيء على المركب في ذلك الوقت المبكر. الجو كان بارداً ورطباً، وتحت معاطفهم لبسوا كنزات فضفاضة وفانيلات ووضعوا أغطية تحمي رؤوسهم من البرد. لن يبزغ الفجر إلا بعد ساعة، لكنهم اعتادوا البدء بالعمل حالما يغدو في

وسعهم تمييز الأشياء. بعد أسبوع من الاعتدال الخريفي يكون بزوغ الفجر عند الساعة 5:30 صباحاً.

كان المركب في بداية مساره الرئيس، على بعد نحو مئة ميل خارج الحدود الإقليمية لكندا. لقد بدأوا الإبحار باتجاه تيار الخليج، وكان المركب ينساب بصورة هيّنة مع التيار، لذلك ألقوا شباكهم في ظهيرة اليوم السابق عندما كانوا يمضون غرباً نحو التيار الدافئ الذي يجري بسرعة. ثم استداروا من جديد متجهين شرقاً إلى الموضع الذي ألقوا فيه الشباك. ذلك من شأنه أن يعطي خيوط الشبكة كلها وقتاً كافياً للاستقرار في المياه، بالإضافة إلى أنه يمنع المركب من الابتعاد كثيراً بفعل تيارات أخرى. حدد بيلي بداية الخط الرئيس للشبكة من خلال إشارات المنارة الراديوية، وجلس وهو يحني رأسه تحية لأميركا، بدا على استعداد لسحب شبكته في أي وقت.

يتميز سحب الشبكة بكونه أقل خطورة من إعدادها وإلقائها إلى الأعماق، لأن الصنانير حينئذ تصعد إلى متن المركب بدلاً من أن تُلقى إلى الخارج، ومع ذلك فالأمر لا يخلو من خطر، لأن خيوط الشبكة تسحب بسرعة بالغة من المياه. ربما يحدث أن ترتطم إحدى الصنانير فجأة بالسكة وتنخلع، فتصيب أي شخص في أي مكان من جسمه. حصل ذات مرة أن تلقى رجل من الطاقم ضربة صنارة على وجهه فدخلت عظم خده وخرجت من محجر عينه. وما يجعل الوضع أسوأ، أن المركب نادراً ما يتخذ حالة مستقرة، ونادراً ما يكون متنه جافاً أيضاً. تتطلب المحافظة على توازن قدمي المرء جهداً استثنائياً عندما تتدفق المياه اللزجة المشبّعة بمختلف أنواع الفضلات من بالوعات المركب فتصل إلى ارتفاع ثماني عشرة بوصة على متن المركب، يمكن لهذا أن يشبه العمل في مصنع

مكشوف لصهر الحديد تداهمه عاصفة ثلجية عاتية.

ومع ذلك، فالرجل منهم يشعر وكأنه يسحب بطاقة يانصيب يمكن أن تجلب له السعادة، حتى أكثر الأيدي ارتباكاً وتعباً تسعى في تلك اللحظات الحرجة إلى معرفة ما الذي تخبئه الشبكة. لم يعلق شيء في صنانير السلك، ابتداء من حلقة الإرشاد عند الجزء الخلفي، والآن كان السلك يصعد إلى المتن عبر فاصل في سكة الميمنة نحو البكرة الحديدية الرأسية. قام القبطان بتوجيه المركب من دفة مساعدة، وكان يركض إلى حجرة الدفة من وقت إلى آخر ليتفحص الرادار بحثاً عن مراكب أخرى ضمن مسارهم. يتولى رجل يقف قرب سلك الشبكة فك العقد ومناولة رجلٍ آخر إياها، حيث يقوم هذا بانتزاع الطعم منها ويلفها حول الدولاب الأمامي. يشكل سحب الشبكة سبباً للتوتر والإجهاد. وصف رجل كان يقوم بهذا العمل كيف أنه بقي ينظر إلى أصابعه وهي تتقطع على الرافعة الهيدروليكية في نهاية النهار لأنه كان متوتراً جداً. لهذا تُدفع إلى الرجال الذين يسحبون سلك الشبكة مبالغ إضافية من النقود في كل رحلة ويتم اختيارهم لكفاءاتهم في فك عقدة خلال ثوان لأربع ساعات متواصلة.

تسبب سمكة أبو سيف حين تعلق على إحدى الصنانير زخماً خيالياً على السلك، وعندما يشعر من يسحبها بذلك يرخي يده على الرافعة الهيدروليكية ليحافظ على الصنارة من أن تنخلع. حالما تصبح السمكة في متناول اليد يغرس رجلان خطافات في جنبها ويجرانها إلى متن المركب. في حال كون السمكة حية يشق أحد الرجال بطنها بالحربة ويجرها بحبل متين كيلا تفلت وتعود إلى المياه. بعد ذلك تبقى السمكة هامدة، وقد نتأت عيناها، وفمها مفتوح تماماً أو مغلق. إذا كانت السحبة موفقة تتجمع على متن المركب في بعض الأحيان

ثلاث أو أربع سمكات شبه ميتة وهي تنتفض على سطح زلق، وربما خبطت إحداها الرجال خلال انشغالهم بالعمل. تعني الإصابة بأي جرح أو وخزة بمنقار سمكة أبو سيف التهاباً مزمناً على الفور. عندما يؤتى بالسمكة إلى السطح يقطع رأسها وذيلها عن جسدها بمنشار، وتُخرج أحشاؤها وتُغطى بالثلج في المستودع.

تأكل أسماك القرش أكثر مما تفعل أسماك أبو سيف، لذا بين حين وآخر تسحب السفن العابرة للمحيطات أسماك قرش أيضاً. وهي أسماك خطرة أيضاً. ذات مرة تلقى مورف عضة بالغة من سمكة قرش بحيث اضطروا إلى إرجاعه إلى الساحل على مروحية. (حتى إنّ لمس رأس قرش مفصول عن الجسد يمكن أن يجعله ينتفض ويعضّ). لذلك فقد كان الإجراء الذي تعارفوا عليه في التعامل مع القرش هو ألا يعتبروه ميتاً حتى يستقر على الثلج في المستودع. ولهذا السبب لا يسمح بعض القباطنة بإبقاء قرش على متن المركب، إذا أمسكوا بواحد يقوم رجل بتثبيته على هيكل المركب بينما يفجّر رجل آخر رأسه ببندقية خاصة. بعدها يُسحب وتُفتح أحشاؤه. «إننا نصيد السمك على بعد مسافات شاسعة بحيث لا يمكننا المجازفة بوقوع أي حوادث». قال رجل سبق أن عمل ضمن طاقم مركب هانا بودين. «نصبح خارج المدى الذي يمكن أن تصل إليه المروحيات، ويتطلب وصول المساعدة رحلة يومين باتجاه الغرب. إذا كان المصاب لا يزال حياً عند وصوله إلى هناك يؤخذ إلى مستشفى في نيوفاوندلاند. وتكون متاعبه قد بدأت للتو».

ربما يسحب أحد المراكب الكبيرة عشر سمكات أو عشرين سمكة أبو سيف خلال يوم حين يحالف بحارته الحظ، ما يعني طناً من اللحم. وقد سمع بوب براون عن صيادي سمك اصطادوا أكبر

عدد يمكن أن يتخيله المرء وهو خمسة أطنان كل يوم لمدة سبعة أيام على التوالي. كان ذلك على متن مركب هانا بودين أيضاً في أواسط الثمانينيات. وقد وصل نصيب كل فرد من الطاقم إلى عشرة آلاف دولار على أقل تقدير. ذلك هو السبب الذي يجعل الناس يمارسون صيد السمك، وذلك هو السبب أيضاً الذي يجعلهم يمضون عشرة أشهر كل سنة على متن لوح فولاذي يبلغ طوله سبعين قدماً.

بالرغم من ذلك فلا يمكن لأي رحلة أن تخلو من الإخفاقات. لا تتوزع الأسماك بصورة متساوية في البحار والمحيطات، إنها تتجمع في مناطق محددة. وعلى المرء أن يعرف تلك الأماكن بشكل دقيق. في إمكان المرء على العموم أن يبحر غرباً في أي وقت يشاء بحثاً عن التيار المؤاتي. ومع استعمال تلسكوب ثيرموكلاين[1] يحصل على معلومات عن أعماق مختلفة. ومن خلال جهاز دوبلر[2] يحصل أيضاً على سرعة واتجاه التيارات تحت المياه لثلاثة مستويات مختلفة. ربما تُلقى الشباك في المياه الدافئة سريعة الحركة لأنها تغطي مناطق واسعة. وربما يُلقى طرف منها في المياه الباردة التي تتحرك بشكل أبطأ، لأن الصياد الماهر يعرف عندئذ أين يمكنه إيجادها. وربما أراد الصيادون أن يعلق الطعم بين طبقات من المياه الدافئة والباردة لأن السلة الغذائية للأسماك تميل إلى التجمع هناك. يتغذى الحبّار على العوالق في

(1) ثيرموكلاين: نقطة معينة في منطقة من المياه مقسمة إلى طبقات متباينة الحرارة، تفصل بين السطح الأكثر دفئاً والذي يكون غنياً بالأوكسيجين عن المياه العميقة قليلة الأوكسيجين، والتي تنخفض فيها درجة الحرارة بسرعة مع تزايد العمق. م

(2) دوبلر: جهاز يبين الاختلاف الواضح بين التردد الذي تنتقل فيه الموجات – من ضمنها موجات الضوء، والصوت، والراديو – من المصدر والتردد الذي تصل فيه إلى المستقبل. ويستخدم في الرادار لحساب سرعة النجوم من خلال مراقبة تغير تردد ضوئها. م

المياه الباردة، وتندفع أسماك أبو سيف خارجة من جيوب تيار الخليج الدافئة لتتغذى على الحبّار. تعتبر دوامات المياه الدافئة، التي تدور كالمغزل مخترقة تيار الخليج ومتجهة إلى شمالي الأطلسي على وجه التحديد، أماكن ممتازة للعثور على السمك. يتعقب قباطنة المراكب مسار هذه الدوامات في رحلاتهم مستخدمين خرائط تبيّن تغير درجة حرارة السطح، يأخذونها من إدارة الملاحة والمحيطات التي تتلقاها من الأقمار الاصطناعية الخاصة بالمناخ. وأخيراً، على المرء أن يتجنّب الخروج في الليالي المظلمة التي يختفي فيها القمر إن أراد لرحلته النجاح. لا أحد يعرف السبب. لكن، قبل أيام من اختفاء القمر وبعد اختفائه بأيام ترفض الأسماك أن تتغذى.

تفرض قوانين البحار على قباطنة المراكب أن يحتفظوا بسجلات يدونون فيها معلومات مفصلة عن كل موقع يصيدون فيه، وكل شبكة يلقونها، وكل سمكة يصيدونها. هذا لا يساعدهم على معرفة ما إذا كان المركب يلتزم بالتعليمات الفدرالية فحسب، وإنما يسمح لعلماء بيولوجيا البحار بإجراء تخمينات عن مخزون أسماك أبو سيف. يمكن أن تستخلص معلومات عن أنماط هجرتها، والتغيرات الديموغرافية التي تطرأ عليها، ومعدلات هلاكها من سجلات المراكب. إضافة إلى ذلك، فإن مراقبين من منظمة الخدمات البحرية الوطنية كثيراً ما يرافقون المراكب في رحلاتها بعيداً عن السواحل للحصول على معلومات أفضل تساعدهم على فهم أسرار هذه الصنعة التي هم مكلفون بتنظيم شؤونها. في 18 آب 1982، حدث أن قام الرجل المخطط الرئيس لبرنامج إدارة الإقليم الساحلي في ماساشوستيس، جوزيف بيلزارسكي، بواحدة من تلك الرحلات. انطلق من نيو بيدفورد على متن ريشة تيفاني، وهو مركب قاطع للمحيطات من كاليفورنيا كان

أفراد طاقمه يسعون إلى إلقاء شباكه التي من نوع غيل[1] في مياه غراند بانكس. (تعتبر شبكة غيل شيئاً جديداً على الساحل الشرقي، وكان بيلزارسكي يريد أن يعرف كيف تعمل). كانت طائرات الاستكشاف، مثلما اتضح في ما بعد، قد أبلغت عن عدم وجود أسماك أبو سيف في منطقة جورجز، لكن الصور بالأشعة تحت الحمراء التي التقطتها الأقمار الاصطناعية كشفت عن وجود دوامات مياه دافئة عند حافات غراند بانكس. قرر القبطان أليكس بوينو محاولة إلقاء الشباك الطويلة شمالاً، وذهب بيلزارسكي معه. في الوصف الذي كتبه بيلزارسكي لم يرد أي شيء عن مدى فاعلية شبكة غيل ونظام استخدامها. ألقيا الشبكة مرة فقط ولم يمسكا سوى سمكة واحدة، ومع ذلك فقد أعطى وصفُه للرحلة إلى البيولوجيين والإحصائيين نبذة ربما تكون نادرة عن تفاصيل الحياة على متن سفينة عابرة للمحيطات:

وصل مركب ريشة تيفاني - التي أُرفقت صورته في الصفحة السابقة - إلى شيلبورن، نوفاسكوتشيا مع بزوغ الضوء الأول لفجر 21 آب. وقد غادرنا بعد ظهيرة ذلك اليوم عند الساعة 5:30 مساءً، بعد أن تزودنا بالوقود والتجهيزات، ورافقتنا إلى خارج المرفأ مجموعة من الدلافين التي كانت تسبح متعقبة أثر المركب. شاهدنا مركبين إسبانيين (كان واحد من رجال طاقم ريشة تيفاني من إسبانيا) يتجهان غرباً. وشاهدنا أيضاً العديد من السفن التجارية التي تنقل الحاويات وهي تبحر باتجاه كندا. وصلنا إلى حافة غراند بانكس يوم 25 آب. كانت مقاييس درجة حرارة المياه تشير باستمرار إلى الذروة حيث تلتقي المياه الدافئة مع الباردة. وفي 26 آب، وجد القبطان منطقة معتدلة الحرارة تواجدت فيها سفن كبيرة أخرى

(1) الغيل: شبكة ذات عيون تجيز لرأس السمكة أن ينفذ إليها ولكنها تحجزه عندما تحاول الانسحاب. م

لصيد سمك أبو سيف، وكنا نزمع إلقاء الشباك في ذلك المساء. تطلب إلقاء الشباك ساعة ونصف الساعة، واستخدمت خلال ذلك خمسمئة صنارة.

بدأت عملية سحب الشبكة الطويلة إلى متن المركب عند الساعة 5:10 صباحاً، وكذلك سحبت الطنانات والمنارات الراديوية. كانت الصنانير والخطافات أميركية الصنع تُلفّ وتوضع داخل صناديق حال وصولها، بينما كانت الأسلاك تُلَفّ على بكرات. انهمك القبطان بتوجيه الدفة هنا وهناك والتخفيف من حركة المركب في أثناء استمرار سحب الشبكة التي صارت أثقل من قبل. أول سمكة وقعت عليها عيوننا هي سمكة أبو سيف. اخترق منقارها سطح المياه ومن ثم انقلبت على ظهرها، كانت ميتة، وتم سحبها إلى السطح وهي معلقة على سلك الشبكة. دسّوا الخطاف في جسدها، وقطعوا سيفها بمنشار وأخرجوا أحشاءها. تفحص الرجال محتويات معدة السمكة وتحسسوا درجة حرارة جسدها من الداخل لتخمين نوع المياه التي كانت تسبح فيها. كانت أغلب أسماك أبو سيف تتغذى على الحبّار.

مضى اليومان التاليان في الصيد ضمن منطقة تقع جنوب غراند بانكس. وفي اليوم اللاحق اصطدنا إحدى عشرة سمكة أبو سيف، وأربع أسماك قرش زرقاء، وسمكة أسقمري، وسلحفاة بحرية (أطلق سراحها وهي حية) وسمكة ورنك[1] واحدة. وفي اليوم الثالث، وفي أثناء إلقاء الشباك حصل تشابك في معدات الصيد. بالرغم من الجهود التي بذلها القباطنة للحفاظ على مسافات في ما بينها كانوا يتصلون بكل المراكب الموجودة في المنطقة وإعلام بحارتها بمواقع الشباك إلا أننا دخلنا منطقة نشرت فيها شبكة طويلة. كانت أجهزة حفظ التوازن في مركبنا، والتي تتعلق من أذرع ممتدة إلى

(1) ورنك: سمك مفلطح طويل الذيل. م

خارج هيكل المركب وتنزل إلى نحو 18 قدماً تحت السطح، قد علقت بسلك شبكة تابعة لمركب آخر. كان جهاز التوازن الأيسر مثبتاً بإحكام لكن جهاز توازن الميمنة، والذي صنع من الرصاص والفولاذ، انخلع وخرج من المياه وارتطم بصندوق الطعم على بعد بضع بوصات من أحد البحارة.

لغرض فكّ تشابك المعدات والتخفيف من تزاحم المراكب، تحركنا إلى الشمال الشرقي حيث كانت هناك بعض المرتفعات الصخرية تحت البحر يظهر جزء منها مخترقاً الأعماق السحيقة في نيوفاوندلاند. كان الصيد خلال يومي 30- 31 آب روتينياً إلى حدٍّ ما. ألقى القبطان شباكاً تحتوي على عدد أقل من الصنانير لأن درجة حرارة المياه لم تكن ملائمة تماماً. بالرغم من هذا فقد اصطدنا تسع سمكات أبو سيف. في أثناء عملية السحب فقدنا الشبكة لمدة ساعة بسبب انفصال السلك الرئيس عنها. بعد الانتهاء من سحب الشباك بقي القبطان محافظاً على حركة المركب طوال الليل لغرض العثور على منطقة مياه أفضل، كان يبحر نحو الشمال الشرقي بسرعة 170 ميلاً تقريباً باتجاه فليمش كاب. كنا نشاهد الحيتان على بعد مسافة منا. في 4 أيلول ألقينا 400 صنارة وكان ما اصطدناه من سمك يتألف من اثنتي عشرة سمكة أبو سيف، وسمكة قرش واحدة، وثلاث أسماك رمحية، وثلاث أسماك ورنك، وقرش أزرق وسلحفاة جلدية الظهر، والتي أطلق سراحها أيضاً وهي حية.

في ليلة 5 أيلول، التقى القبطان حسب موعد محدد مسبقاً مع مركب **أندريا غايل** وذلك كي أتمكن من الرجوع معهم. تقارب المركبان من الجزء الخلفي ورُبط حبل بينهما وصار الرجال ينقلون المعدات من مركب إلى آخر باستعمال حبل ثانٍ. بعد ذلك أُزيلت الحبال وتحرك **أندريا غايل** بحيث غدت ميمنتها قريبة من الجزء الخلفي لمركب ريشة تيفاني، عندئذ قفزت إلى المياه وقطعت

مســافة 30 ياردة سـباحة إلى **أندريا غايل**. سـحبني الرجال إلى متن المركب، وبعدها بيومين رسونا في ميناء بورين، نيوفاوندلاند. كان مالـك **أندريـا غايـل**، روبـرت بـراون، الـذي جاءت بـه مروحية إلى نيوفاوندلانـد لتبديـل مولـدات عاطلـة، قـد أقلنـا معه في المروحية إلـى مطـار بيفرلـي يـوم 9 أيلـول 1982. ووصل مركب ريشـة تيفاني إلى نيو بيدفورد في 18 تشـرين الأول - بعد مضي سـتين يوماً في البحر واصطياد ما وزنه 25000 رطل من سمك أبو سيف. كان صيادو سمك أبو سيف في غراند بانكس على وجه التحديد يخرجون إلى البحر لفترات طويلة من دون اتصالات بالبر. وكثيراً ما تتوفر فرصة لدراسة التأثيرات المذهلة قصيرة الأمد للابتعاد عن مراكز الحضارة وسط هؤلاء الصيادين، والتي ينبغي علينا أن نأخذها بالاعتبار.

خلال نهاية أيلول والأسـبوع الأول من تشـرين الأول كان أفراد طاقم **أندريا غايل** قد ألقوا شباكهم، ثم التفوا وراءها، وسحبوها، وبعد ذلك ألقوها من جديد. كانت أياماً حارة، والرجال يرتدون القمصان الخفيفة. اصطبغت بشـرتهم بلون بني مشـوب بخطوط ملحية تحت شـمس الظهيرة. وفي المسـاء كانوا يلبسـون سـتراً وكنزات فضفاضة ويعملـون علـى تعليـق الطعـم بالصنانيـر وقد اعتمروا قلنسـوات على رؤوسهم. كان الضوء يغيّر اتجاهه شيئاً فشيئاً ويتحول إلى لون أحمر، ثم يغطس في الظلام بينما تخفي الأنوار الساطعة على متن المركب أي أثر للنجوم، وكان الهواء بارداً قارسـاً يحفر في الأذهان ذكريات عن خريف نيو إنغلاند. قرابة السـاعة العاشـرة أنهى الرجال أعمالهم وأوى كل منهم إلى فراشه لانتهاز بضع ساعات من النوم.

بالنسبة إلى أي صياد سمك، تعتبر غراند بانكس منطقة لا نظير لها. وفي وسع المرء تمييزها عن غيرها مثلها مثل، على سبيل المثال، صحارى أريزونا أو مسـتنقعات جورجيا. كل شـيء فيها مختلف عن

غيرها من الأماكن؛ مياهها، وضوؤها، وحياتها البحرية، والإحساس المميز الذي ينتاب المرء حين يلفحه هواؤها. ما من صياد على تلك المياه الزرقاء ذات الأعماق السحيقة يمكن أن يستفيق على غراند بانكس ويفكر في أنه بعيد عن جورجز مثلاً، أو عن لونغ إيلاند. تحركت جبال من الضباب صوبهم وحجبت المراكب لأسابيع. لفحتهم جبهات من برودة الشتاء كانت تأتي وكأنها تعوي من مكان بعيد، من التخوم الكندية ما جعل المياه تضطرب وتصاعد منها شيء كالدخان. البحر كان غنياً بالعوالق لدرجة أن لونه صار أخضر يمتزج بلون رمادي كالح يبتلع الضوء بدلاً من أن يعكسه. أحاطت طيور المازور وجلم الماء[1] بالمراكب على بعد مئات الأميال من اليابسة. وانقضّت طيور الكركر[2] الضخمة برؤوسها على المياه، كانت تطلق زعيقاً مزعجاً: هاه - هاه - هاه - وتحتكّ أجنحتها بعالم خاوي الوفاض. ولاحت أشباح مخلوقات كأنما هي من عصور ما قبل التاريخ تدعى الحيتان ذات المنقار كانت تبثّ الرعب في أوصال طواقم المراكب المتلفعة بالضباب.

تمايلت الحيتان القاتلة هنا وهناك قرب خيوط الشباك الطويلة، لم تكن تأكل - وهذا ما يثير الاستغراب - سوى الزعانف الصدرية لأسماك القرش الزرقاء.

كان بيلي يصيد السمك على مبعدة نحو 200 ميل شرق حافة تلك المنطقة، قرب بقعة ضحلة المياه تعرف بالمرتفعات البحرية لنيوفاوندلاند. على الأفق كان في إمكانه أن يميز بين آونة وأخرى

(1) جلم الماء: طائر بحري طويل الجناحين يسفّ في طيرانه حتى ليبدو وكأنه يقص الماء. م

(2) الكركر: طائر مائي شبيه بالنورس. م

قمرة القيادة البيضاء لمركب ماري تي، والذي يقوده قبطان من فلوريدا يدعى ألبرت جونستون. كان كلٌّ من بيلي وجونستون قريبين من بعضهما بعضاً منذ أسبوع تقريباً، وقد ألقيا شباكهما باتجاه الجنوب الغربي في خطين متوازيين. ترقط سطح المياه بطوافات وخيوط الشباك الطويلة، بينما كانت تطرأ تغيرات طفيفة على درجة الحرارة جعلت الشباك تستقر في المياه الباردة التي تتحرك ببطء. من وقت إلى آخر، كان كلٌّ منهما يرى صاحبه خلال عملية السحب، لكنهما في أغلب الأحيان لم يكونا سوى صور شاحبة على شاشات رادار المركبين. لم تكن مراكب الصيد في البحار البعيدة تتيح مجالاً كبيراً للألفة والمودة بين الرجال الذين يعملون عليها. يمكن للمرء أن يتعب من التفكير في هذا - رباه، ما كل ذلك الفراغ! - لكنهم على العموم كانوا يفضلون نوعاً مختلفاً من التآلف، في أحد المشارب أو على الفراش مع زوجاتهم. (هناك مزحة كانوا يرددونها على الواجهة البحرية: ما ثاني شيء يفعله صياد السمك عندما يصل إلى منزله؟ إنه يلقي حقائبه). ويعرف عن قباطنة المراكب أنهم كانوا يسحبون بعض ألواح الاستقرار الفولاذية إلى خارج المياه في طريق عودتهم لأنها تبطئ سرعة المركب بمقدار نصف عقدة، وخلال أسبوع ذلك يعني اثنتي عشرة ساعة إضافية حتى يصلوا إلى المرفأ.

مضت أربعة أو خمسة أيام من تشرين الأول، سحب جونستون خلالها شباكه الأخيرة، وأخبر بقية بحارة مراكب الأسطول أنه سيرجع قبلهم. قال إنه سيتصل ويستفسر عن حال الجو خلال رحلة العودة. كان المركب يمضي على بساط من الأمواج المتلاطمة منذ مدة، وأسرع أفراد الطاقم إلى أسرّتهم لأخذ قسط من النوم بينما تناوب بعضهم على إدارة الدفة. ارتفع قمر جديد من ورائهم يوم 7 تشرين

الأول، وتتبعوا أثره الشاحب طوال النهار وحتى وقت متأخر من تلك الظهيرة. ثم حلّ الغروب، كأنه لطخة دماء تلونت بصدأ أحمر على أفق خريفي متجهم، وسرعان ما أرخى الليل سدوله، رافقته رياح شمالية غربية، وغطى سماءً رصّعتها نجوم كالمسامير البراقة. لم يُسمع صوت سوى صفعات المياه على الفولاذ، وغرغرة ثقيلة ندّت عن محرك الديزل. سيُلقي ماري تي مراسيه في مرفأ فيرهافن، ماساشوستيس، يوم 12 تشرين الأول، بعد أكثر من شهر مضى في البحر.

يعدّ مرفأ فيرهافن نسخة مصغرة من مرفأ نيو بيدفورد، ويقع على مبعدة نصف ميل من نهر أكوشنيت. كلتا المدينتين تعتبران من الأماكن الصغيرة والفقيرة جداً، والحياة فيهما قاسية والناس مفلسون. لم تتمكنا، على الإطلاق، من تنويع نشاطاتهما الحياتية على مدى قرن من تدهور تجارة صيد السمك في نيو إنغلاند. إذا كانت غلوسيستر تعتبر الولد العاق بسبب بضعة تورطات سابقة مع القانون فإن نيو بيدفورد هي الأخ الأكبر الجشع حقاً الذي يبدو على استعداد لأن يقتل أي شخص ذات يوم. كان أحد مشارب نيو بيدفورد مسرحاً يزخر دوماً بانتهاكات عصابات سيئة الصيت للحرمات؛ وثمة مشرب آخر يعرف عنه أنه يأوي كلب دوبيرمان[1] اعتاد أن يهاجم الناس. كانت الكثير من صفقات تجارة الهيروين تعبر من خلال نيو بيدفورد، والكثير من الصيادين وقعوا في متاعب هناك. أحد أفراد طاقم مركب جونستون كان قد قبض شيكاً قيمته 13000 دولار في نيو بيدفورد وعاد بعد أسبوع إلى بلدته من دون حتى حذائه.

يرسو مركب جونستون عادة على رصيف يقع قرب متجر مكلين

(1) دوبيرمان: كلب حراسة ألماني شرس من سلالة تتميز بوبر قصير وحجم متوسط. م

للأطعمة البحرية وشركة شمال الأطلسي للديزل. يحتلّ متجر مكلين بناية قديمة آيلة للسقوط ذات طابقين وأرضية إسمنتية مشبّعة بدماء السمك، وفي الطابق العلوي منها مكاتب كأنها جحور الأرانب حيث تعقد صفقات مشبوهة. يتجول شباب ذوو سحنات داكنة، وشعر مجعد في أرجائها وقد انتعلوا جزماً مطاطية، ينادون بعضهم بعضاً بالبرتغالية ويلقون السمك هنا وهناك في الغرف. كانوا يستعملون سكاكين طويلة، يشقون بها السمكة من خاصرتها - ينزعون اللحم عن العظام - ومن ثم يغلقونها ويحشرونها داخل حاويات مفرغة من الهواء ويحملونها إلى الشاحنات. يمكن للعامل الماهر أن يشق خاصرة سمكة كبيرة في دقيقتين. ينقل متجر مكلين مليوني رطل من سمك أبو سيف كل سنة، ومليون رطل من سمك الطون. تُنقل الأسماك عبر البحار، تُشحن إلى مختلف أنحاء البلاد، وتُباع أيضاً في مخزن صغير عند منعطف في الشارع.

يستغرق جونستون معظم اليوم لتفريغ حمولته، وفي اليوم اللاحق يقوم بتسوية الحسابات ويبدأ بتحضير المركب من جديد لرحلة مقبلة. ذلك يشمل تهيئة الطعام، والديزل، والماء، والثلج، والتصليحات، وأشياء أخرى. كلما أُجريت تلك التحضيرات بوقت أسرع، فذلك أفضل، فمن المحتمل ألا يتمكن الرجال من مقاومة سحر نيو بيدفورد، وربما تأخروا عن موسم الرحيل إلى غراند بانكس. كلما انتظر المرء طويلاً، صارت العواصف أسوأ. «يداهمك ذلك النوع اللعين من المناخ، وإذا حصل خطأ ما - إذا انكسرت إحدى الصواري أو ألواح التوازن - يمكن أن يقع المرء في مأزق حقيقي». قال جونستون: «بعض الأشخاص تبلغ بهم الثقة بأنفسهم درجة يشعرون فيها أنهم منيعون، لكنهم لا يتنبّهون إلى أن هناك خطأً

واهناً بين ما يرونه بعيونهم وما يمكن أن يصبحوا عليه. أعرف شخصاً خسر مركباً طوله 900 قدم هناك. تحطم وانقسم إلى نصفين وغرق وكان على متنه ثلاثون رجلاً».

الشيء الذي كان مؤكداً أن جونستون لا يزال يجري التحضيرات للخروج في رحلة أخرى عندما لاحت أولى الصور القبيحة لتلك الظروف المناخية. ريح هبّت بمستوى منخفض تماماً فاجتاحت الساحل ثم التفّت حول نفسها وتحركت صوب الجنوب الغربي. ازدادت العاصفة شدة بينما كانت تتابع طريقها باتجاه البحر وداهمت بيلي ذات صباح وهو منهمك بسحب شباكه. بلغت سرعة الريح ثلاثين عقدة. ولطمت الأمواج متن المركب، لكنهم لم يستطيعوا التوقف حتى يكتمل سحب خيوط الشبكة كلها. في وقت لاحق من ذلك الصباح وصلت إليهم بوادر العاصفة.

ضربت المركب موجة مارقة، ذات أنياب حادة، وقامة سامقة، ربما وصل ارتفاعها إلى ثلاثين قدماً. انهارت بأكفها وقبضاتها على المنصّات بصوت مدوٍّ ودفنت **أندريا غايل** تحت أطنان من المياه. في لحظة كانوا منشغلين بجرّ الشبكة ولفّ خيوطها، وفي لحظة تالية وجدوا أنفسهم منبطحين على ظهورهم. استعاد مركب **أندريا غايل** وضعه بتثاقل، بجهد بدا كأنما لا طائل من ورائه، وجعله بيلي يعتدل رغماً عنه ويتصدى للهجمة وبعدها مضى يتفقد الأضرار. كانت البطاريات قد خرجت من صناديقها في حجرة المحرك، لكن ذلك ليس كل شيء. في ذلك المساء اتصل بيلي بشارلي جونسون على مركب سينيكا ليخبره بما حدث، كان شارلي في منطقة باي بولز، نيوفاوندلاند، يحاول إصلاح العمود المرفقي للمحرك، وصار بيلي يتصل به كل مساء ليطلعه على كل مستجدات الموقف الذي طرأ

على أسطول المراكب. «بحق الله، لقد ارتطمت بنا موجة فظيعة». قال بيلي: «انقلبنا كلنا على ظهورنا. لم أكن أتصور أننا سننجو أو نتمكن من سحب الشباك».

تناقشا حول حال الجو وإمكانية الاستمرار في الصيد لدقائق أخرى ومن ثم انقطع الاتصال. لم تبدُ قصة الموجة التي لطمتهم شيئاً جيداً بالنسبة إلى شارلي جونسون، فهو يعرف أن **أندريا غايل** مركب متين ولا يمكن أن تجعله موجة تافهة يتمايل حتى يوشك أن ينقلب بتلك السهولة. ليس مع وجود ألواح توازنٍ تغطس في المياه، وعشرين ألف طن من السمك في مخازنه. «لم أكن أريد قول شيء، لكن لم يبدُ لي أن الأمور كانت على ما يرام». قال جونسون: «يصبح المرء تحت رحمة الله في تلك الأصقاع. الموقف لا يحتمل اقتراف أي خطأ».

تابع مركب **أندريا غايل** الصيد شرق حافة المنطقة لأسبوع آخر وكان أداؤه ضعيفاً بشكل ملفت للنظر، وبدا واضحاً أن الرحلة تبشر بفشل ذريع. لا يمكنهم البقاء في البحر مدة أطول بكل تأكيد، التعزيزات تصل على نحو بطيء، والطاقم يصاب بالعصبية والذهول، والسمك يمكن أن يتعفن. توجب عليهم العثور على كمية أخرى من السمك بصورة سريعة. عند منتصف الشهر سحبوا شباكهم وأبحروا باتجاه الشمال الشرقي طوال الليل نحو مناطق ضحلة المياه تسمى فليمش كاب[1]. كانت بقية مراكب الأسطول بعيدة جداً في الجنوب والغرب، القبطان تومي باري على متن مركب أليسون، وشارلي جونسون على سينيكا، ولاري هورن على الآنسة ميلي، ومايك هربرت

(1) فليمش كاب: هي منطقة ومعناها بالعربية (القلنسوة الفلمنكية) والفلمنكية نسبة إلى شعب الفلاندر الجرماني. م

على السيد سيمون، وليندا غرينلو على هانا بودين. وهناك أيضاً سفينة يابانية عابرة للمحيطات تسمى أيشن مارو 78. كانت سفينة أيشن مارو 78 تحمل على متنها عالمة كندية مختصة بدراسة الأسماك تدعى جوديث ريفز، وهي الوحيدة التي لديها سترة نجاة وتعرف الإنكليزية. لا يزال مركب ماري تي في ذلك الوقت يشق طريقه حثيثاً إلى مناطق الصيد، وكان مركب آخر هو فجر لوري 8 قد وصل لتوه إلى نيو بيدفورد للتجهز بالمؤن.

أبحر بيلي باتجاه 41 درجة غرباً، كان قد توغل بعيداً في أطراف تلك المنطقة. وصل إلى مكان يكاد لا يظهر تقريباً على خرائط الصيد. تحول الجو إلى برد قارس، وعصفت الريح، واستمر الرجال في قيامهم بعملهم من دون أن يكترثوا لما يحصل، بينما ارتدوا قمصاناً ثقيلة وبذلات عمل ومعاطف مطاطية. إنها نهاية الموسم، فرصتهم الأخيرة في رحلة موفقة. أرادوا فقط أن ينجزوا هذه المهمة أياً كانت العواقب.

القلنسوة الفلمنكية

بدأ سكان نيو بيدفورد يمارسون صيد أسماك أبو سيف أوائل سنة 1800، حيث كانوا يطعنونها بحراب طويلة وهم على زوارق شراعية صغيرة ويسحبونها إلى متن الزورق. ولأن أسماك أبو سيف لا ترحل في أسراب فقد كانت الزوارق تخرج إلى عرض البحر، بينما يصعد أحد الرجال إلى أعلى الصارية وينظر هنا وهناك بحثاً عن زعنفة سمكة يمكن أن تنتأ على سطح المياه القريبة التي تشبه الزجاج. عندما تهب الريح يصبح من الصعوبة تمييز الزعانف، وتعود الزوارق إلى مرافئها. حين يكتشف الراصد سمكة يرشد القبطان إليها، ويوجه رجل آخر حربته فيطعنها. ينبغي على ذلك الرجل أن يأخذ بالحسبان ميلان الزورق، وحركة السمكة، وانكسار الضوء عبر الماء. لا تزال أسماك الطون العملاقة ذات الزعانف الزرقاء تُصطاد بهذه الطريقة. لكن، صار صيادو الأسماك يستعملون منصات استكشاف خاصة للعثور على فرائسهم ويستخدمون حراباً كهربائية لقتلها. تعتبر الطون العملاقة ذات الزعنفة الزرقاء من الأطعمة المفضلة في اليابان، إنها تُشحن جواً إلى هناك ويصل ثمنها إلى ثمانين دولاراً للرطل الواحد. وربما وصل ثمن سمكة واحدة من ذلك النوع إلى ثلاثين أو أربعين دولاراً.

ابتكر صيادو السمك في نيو إنغلاند منصّات الاستكشاف سنة 1962. لكن، كانت الشبكة الطويلة هي التي غيرّت عملية الصيد جذرياً. لسنوات طويلة كان النرويجيون يصيدون سمك القرش وحده، إلى جانب بضع أسماك أبو سيف بين حين وآخر، لكنهم

لم يسعوا أبداً إلى صيد سمك أبو سيف حصرياً. وبعد ذلك، في سنة 1961، أجرى صيادو السمك الكنديون بعض التعديلات على شباكهم، ووسعوا نطاق منطقة صيد سمك أبو سيف التي تقع شمال شرق بلادهم لتمتد إلى ثلاثة أضعاف ما كانت عليه في السابق. مع ذلك لم يستمر الازدهار طويلاً، بعدها بعشر سنوات، صرّحت إدارة الأغذية والأدوية الأميركية أن سمك أبو سيف يحمل مقداراً خطيراً من الزئبق في أحشائه، ومنعت الحكومتان الأميركية والكندية المتاجرة به. لكن بعض السفن الضخمة استمرت في صيده على كل حال، مع أنه قد فرض عليها أن تخضع ما تصطاده للفحص لدى إدارة الأغذية والدواء.

أخيراً، في سنة 1978، قللت الحكومة الأميركية من معاييرها الرقابية الصارمة في ما يتعلق بالنسب المقبول بها للتلوث بالزئبق في السمك، آنذاك كان السباق على مناجم الذهب قد بلغ ذروته. خلال تلك الفترة الفاصلة طرأ تغير مهم آخر على أساليب صيد السمك، صارت المراكب تستعمل أجهزة الملاحة التي تعتمد على الأقمار الاصطناعية، وأجهزة إلكترونية مختلفة للعثور على مواطن انتشار السمك، إضافة إلى مقاييس دقيقة لمعرفة درجة حرارة الأعماق. واستُخدِمت أيضاً عاكسات لموجات الرادار في تعقب مسار الشبكة، وخيوط من نوع جديد جعلت من الممكن إلقاء ثلاثين أو أربعين ميلاً من الشباك كل مرة. في غضون منتصف الثمانينيات، بلغ عدد سفن الأسطول الأميركي لصيد سمك أبو سيف وحده 700 سفينة كانت تصيد نحو خمسين مليون سمكة سنوياً. «يبدو أن التغير التكنولوجي المذهل صار يضغط بثقله على الموارد البحرية ما أثر فيها سلباً». مثلما ورد في دراسة حكومية صدرت في ذلك الوقت.

لـم تكـن مهنـة صيـد السـمك فـي ذلـك الوقـت خاضعة لأي تنظيمـات نسـبياً، لكـن اسـتحداث نـوع جديد من الشـباك الواسـعة التـي تسـمى «الانجرافيـة»، فـي بواكيـر الثمانينيـات، جعل عجلات البيروقراطيـة والجشـع ترتـد علـى أعقابهـا. يبلغ طول تلك الشـباك ميلاً، وعرضها تسـعين قدماً، وهي تُلقى إلى المياه طوال الليل من الجـزء الخلفـي مـن السـفن الضخمـة. بالرغـم من أن تلك الشـباك الواسـعة تسـمح للسـمك الصغير بالعبور من خلالها إلا أن منظمة الخدمات البحرية الوطنية بقيت مرتابة من تأثيرها في الثروة البحرية من سـمك أبو سـيف. لقد أصدروا خطة إدارية في ما يتعلق بصيد سـمك أبو سـيف في شـمال الأطلسـي اقترحوا فيها إجراء تغيرات تنظيمية عديدة، ومن ضمنها الحدّ من استعمال الشباك الانجرافية، ودعوا الدولة والوكالات الفدرالية إلى الاستجابة إلى ندائهم، علاوة علـى الصياديـن أنفسـهم. عقدت سلسـلة مـن الاجتماعات علناً في نواحٍ مختلفة على السـاحل الشـرقي طوال سـنتي 1983 و1984، أما بالنسبة إلى الصيادين الذين لم يتمكنوا من الحضور - أولئك الذين كانوا في البحر، بعبارة أخرى - فقد أُرسـلت إليهم الرسـائل. من الأشخاص الذين استجابوا لتلك الحملة بوب براون، الذي أوضح في رسـالة كتبها على عجل أنه قد ألقى اثنتين وخمسـين شـبكة في تلك السـنة، وبدا له أن هناك وفرة من السـمك في تلك الأماكن، بقوا في تلك المياه الباردة وقتاً أطول مما انتبه إليه غيرهم ليس إلا. أما أليكس بوينو، قبطان مركب ريشة تيفاني فكتب رسالة هو الآخر أشار فيها، من بين أشياء أخرى، إلى أن الشبكات الحالية لا يمكن أن تُستبدل بالانجرافية لأنها تكلف مبالغ طائلة، وأن التقديرات التي ذكرت بشـأن أعداد سـمك أبو سـيف غير دقيقة لأنهم لم يأخذوا

بالاعتبار السمك الموجود خارج حدود مئتي ميل. واتهم صيادون غير محترفين صيادي السمك للأغراض التجارية أنهم يغتصبون المحيطات، واتهم صيادو السمك للأغراض التجارية بدورهم الصيادين غير المحترفين بأنهم يبددون الموارد، وكان الجميع تقريباً يتهمون الحكومة بعدم الكفاءة والتقصير إجمالاً.

على كل حال، لم تتضمن خطة إدارة صيد السمك تحديد حصة ثابتة مسموح بها للصيد في شمال الأطلسي، لكنها طلبت من جميع أصحاب المراكب تسجيل أسمائهم لدى منظمة الخدمات البحرية الوطنية، وهي تابعة لوزارة التجارة. حاول أصحاب المراكب الذين لم يمارسوا صيد سمك أبو سيف في حياتهم أبداً الحصول على تراخيص فقط من أجل إبقاء خياراتهم مفتوحة، وبينما كان عدد المراكب قد تضاعف تقريباً، وفقاً لكل المؤشرات، استمر مخزون سمك أبو سيف في التدني. من سنة 1987 إلى 1991، انخفض إجمالي ما تم صيده من سمك أبو سيف في شمال الأطلسي من 45 مليون رطل إلى 33 مليون رطل، ورافق هذا انخفاض في معدل وزن السمكة من 165 رطلاً إلى 110 أرطال. وهذا ما اعتبره خبراء موارد البيئة مأساة عامة، وفي ذلك إشارة إلى حالة الإفراط في رعي الماشية في حقول إنكلترا التي حصلت في القرن الثامن عشر. «في ما يتعلق بالمراعي العامة التي تقتات عليها المواشي» - كما أوضحت إحدى كراسات إدارة صيد السمك - «سرعان ما تلاشى العشب بينما كان المواطنون يأتون بالمزيد من الخراف لترعى على الأرض. كانت هناك القليل من المحفزات التي تدعوهم إلى الحفاظ على البيئة، أو استثمار الموارد الطبيعية بشكل عقلاني لأن أشخاصاً آخرين يمكن أن يستفيدوا من دون مساهمة في مثل هذه البرامج».

حدث كل ذلك في مجال مهنة صيد السمك. انخفض مستوى صيد سمك الحدوق[1] إلى نسبة واحد من خمسين عما كانت عليه الحال سنة 1960، وانخفض مستوى صيد سمك القد إلى الربع. وكان السبب في هذا - مثلما هي الحال دائماً في هذه المهنة - يقع على عاتق التغير المفاجئ في التقنيات المستخدمة. لقد أتاح التغير الجديد المباغت في التقنيات للمراكب القدرة على الوصول إلى مسافات أوسع، حتى صار في إمكانها أن تصل إلى النصف الآخر من الكرة الأرضية، وفي الوقت نفسه أصبحت السفن مجهزة بمعامل على متنها لمعالجة السمك الذي يصيدونه ولتعليبه وتصديره خلال الرحلة، ما جعل تحديد المياه الإقليمية بثلاثة أميال حول معظم البلدان في العالم شيئاً غير مؤثر على الإطلاق. كانت السفن الروسية الضخمة التي تحتوي على معامل متكاملة لتعليب السمك تجوب البحار لمدة أشهر في كل رحلة وتكشط القيعان بشباك يمكنها أن تستوعب ثلاثين طناً من السمك في سحبة واحدة. كانوا يصيدون عملياً ضمن مدى قريب من الساحل الأميركي، وخلال سنوات قليلة تعرّض عدد كبير من السمك لهزّة عنيفة بانخفاضه إلى خمسين بالمئة، فاضطر مجلس الكونغرس إلى أن يتخذ قراراً، حيث أصدر سنة 1976 ما عُرف بقانون ماغنسون للتباحث بشأن إدارة صيد السمك، والذي أدى إلى توسيع حدود السيادة الوطنية لأميركا إلى مئتي ميل خارج السواحل. وسارعت أغلب الدول الأخرى إلى أن تحذو حذو أميركا في هذا المجال.

بطبيعة الحال، لم يكن محور الاهتمام الضمني لهذا القانون متعلقاً بأعداد السمك، فهو في الواقع كان يصبّ في صالح الأسطول

(1) الحدوق: سمك من فصيلة القد ولكنه أصغر منه. م

الأميركـي. كانـت أميـركا تسـعى جاهـدة إلـى المنافسـة ضمـن هـذا الميدان فانطلقت تشـيد صناعة سـفن يمكنها أن تجتاح ضفة جورجز حتـى تجعلهـا جـرداء تماماً مثلمـا تفعل أي سـفينة صيد روسـية. بعد إصـدار قانـون ماغنسـون صـار في وسـع صيادي السـمك الأميركيين أخذ قروض مكفولة فدرالياً لشـراء سـفن فولاذية يبلغ سـعر الواحدة ربع مليون دولار. وما جعل الأمور أسـوأ، أن الحكومة قد أسسـت ثمانية مجالس إقليمية لإدارة شـؤون صيد السـمك كانت بمنأى عن الخضوع للقوانين التي من المفترض أن تنظم الصراع المحتدم حول هذا الموضوع المثير للاهتمام. من الناحية النظرية، كان من المفترض لهذا أن يجعل شـؤون صيد السـمك في أيدي الناس الذين يمارسـون هـذه المهنـة فعـلاً. لكـن مـا حصـل في واقـع الأمر، أن ذلك أدى إلى جلب الثعلب إلى قن الدجاج.

بعد ثلاث سنوات من صدور قانون ماغنسون، تضاعف أسطول نيـو إنغلانـد إلـى 1300 مركـب. كانت جميعها مجهزة بمعدات ممتازة ما أدى إلى تحقيق واردات هائلة لدرجة أن الأسعار تدهورت واضطر الصيادون أكثر فأكثر إلى اتباع أسـاليب مدمرة لغرض مواكبة الوضع ليـس إلا. صـارت الشـباك الهائلـة التـي تجرجـر علـى القيعـان تنبش البحـار والمحيطـات كأنهـا معـاول حادة، حتـى إنها عملت في الواقع على ردم الشقوق والأخاديد، ودفنت الوديان، وهي بحدِّ ذاتها المواطن الحقيقية التي تنتعش فيها الأسـماك. بعد بضع سـنوات، في منتصف الثمانينيات جاءت فترة من الازدهار غطت مشهد التدهور الإجمالي، لكن النهاية كانت على الأبواب، والكثير من الناس توقعوا ذلك. كانت المـرة الأولـى التـي يقتـرح فيها شـخص مـا - وبخاصة إذا كان صياد أسماك - غلق مناطق الصيد سنة 1988، عندما اقترح ذلك صياد من

جاثام[1] يدعى مارك سيمونيتش عندما نهض ليتكلم في اجتماع مجلس صيادي السمك في نيو إنغلاند. كان سيمونيتش يصيد قريباً من شبه جزيرة كيب كود طوال حياته، بينما يعمل أخوه جيمس مستشار سلامة بحرية وقد رافق بوب براون عدة مرات. كلا الرجلين كانا يعرفان الصيادين جيداً، ويعرفان حالة الأسماك، ويعرفان إلى أين يمكن أن تتجه الأمور.

اقترح سيمونيتش أن تغلق ضفة جورجز في وجه عمليات الصيد كافة بشكل نهائي. لكنهم أسكتوه بالصراخ والضجيج، وتلك كانت بداية النهاية.

لم تنخفض أعداد سمك أبو سيف بشكل سريع مثلما حدث لغيرها من الأسماك، لكن مستوياتها تدنّت على كل حال. مع حلول سنة 1988، كان أسطول سفن شمال الأطلسي يمارس نشاطاته ويستخدم أكثر من مئة مليون صنارة سنوياً، وأظهرت السجلات أن حتى حجم سمك أبو سيف أضحى أصغر. وأخيراً، في سنة 1990، اقترحت اللجنة الدولية للتباحث تحديد حصة ثابتة لصيد سمك أبو سيف في شمال الأطلسي. وفي السنة اللاحقة فرضت منظمة الخدمات البحرية الوطنية حصة ثابتة تقدر بنحو 6,9 مليون رطل من سمك أبو سيف الذي يُصطاد للبيع في الأسواق بالنسبة إلى السفن الأميركية المرخصة، وهي نسبة تصل تقريباً إلى ثلثي ما تم صيده في السنة السابقة. وصار مفروضاً على كل سفينة أميركية مرخصة أن تقدم تقريراً عن الكميات التي اصطادها البحارة عند وصولها إلى المرفأ، وحالما يتم الوصول إلى الحصة المقررة تغلق منطقة الصيد

(1) جاثام: مضيق يقع شمال المحيط الهادئ، ويشكل جزءاً من الممر الداخلي بين ألاسكا وواشنطن. م

بالكامل. في سنة وفيرة الرزق ربما تلبى الحصة في شهر أيلول، أما في السنوات التي يشح فيها السمك فربما لا يصل إليها أحد أبداً. نتيجة ذلك صارت مراكب الصيد الآن لا تتسابق مع الموسم فحسب، لكن تتسابق في ما بينها أيضاً. عندما غادر **أندريا غايل** المرفأ يوم 23 أيلول كان يسعى إلى صيد ما يفي بحصته للمرة الأولى منذ أن اتخذت تلك الإجراءات.

* * *

استطاع ألبرت جونستون أن يعود إلى مناطق الصيد في 17 تشرين الأول، وكانت شباكه تغطس في المياه طوال الليل. كان على مبعدة مئة ميل جنوب المنطقة، على حافة تيار الخليج تماماً. أراد الاستمرار في صيد أسماك الطون ذات العيون الواسعة وقد أبلى في الواقع بلاءً حسناً. ذات ليلة فقدوا ما تساوي قيمته 20000 دولار من الطون بسبب سرب من الحيتان القاتلة، لكن في ما عدا ذلك فقد سحبوا أربعة أو خمسة آلاف رطل من السمك كل ليلة. وتلك كمية كافية لجعل الرجال يكتفون بإلقاء عشر شبكات أخرى فقط. أبحروا في مياه الخليج الدافئة بينما كانت بقية مراكب الأسطول في مكان بعيد شرقاً. «في ذلك الوقت من السنة من الممتع الاستمرار في الصيد في مياه الخليج». قال جونستون: «المرء لا يواجه جواً رديئاً إلا في ما ندر، تميل تيارات الهواء الخفيفة إلى أن تعتلي الريح المتجهة شمالاً. ومع ذلك يبقى هناك احتمال أن تباغت المرء عاصفة رعناء، لكن في غالب الأحيان فالمناخ أفضل».

مثله مثل أغلب القباطنة الآخرين، كان جونستون قد بدأ يمارس الصيد للأغراض التجارية قبل حتى أن يتعلم قيادة سيارة. أصبح قبطاناً عندما كان عمره تسعة عشر عاماً، واشترى مركبه الأول في

سن التاسعة والعشرين. والآن، وهو في السادسة والثلاثين من عمره، لديه زوجة وطفلان وعمل تجاري صغير آخر في فلوريدا. كان يبيع أدوات الصيد إلى المراكب التجارية. هناك مرحلة في حياة أي صاحب مركب - بعد تجاوز الصراعات التي يعيشها وهو في العشرين، والخوف من الاستثمار للمرة الأولى - يدرك فيها أنه بحاجة إلى الاسترخاء. تنتفي لديه عندئذ أي رغبة في رحلات أواخر الموسم إلى غراند بانكس، لا يرغب في أن يقود مركباً ربما أقحمه في هوة الجحيم. في سن السادسة والثلاثين، يكون الوقت قد حان لإتاحة الفرصة للصيادين الشبان لدخول معترك هذه المهنة. أشخاص لديهم شيء أكثر من مجرد صديقة في ساحل بومبانو وكومة رسائل في (عش الغراب).

بطبيعة الحال، هناك أيضاً احتمالات سيئة. كلما خرج المرء إلى البحر أكثر، فمن المحتمل أكثر ألا يعود منه. الأخطار لا حصر لها وتأتي عشوائياً، موجة شريرة ربما حملت المرء من ظهر المركب وألقت به إلى لجة البحر، وصنانير يمكن أن تنغرس في راحة اليد، وعربات، وبكرات، ورافعات يمكن أن تنقلب، أو ناقلة نفط عملاقة تشق طريقها برعونة فتخترق مركباً فيصبح هباء منثوراً. الطريقة الوحيدة للاحتراس من مثل هذه الأخطار هي أن تتوقف عن رمي النرد، والرجل الذي لديه عائلة وعمل في موطنه عليه أن يسرع في اتخاذ ذلك القرار. يلقى الناس حتوفهم بسبب العمل على سفن الصيد أكثر من أي عمل آخر في الولايات المتحدة. سيكون جونستون في حال أفضل لو عمل على إطفاء حرائق الغابات أو شرطياً في نيويورك بدل الإبحار إلى تخوم القلنسوة الفلمنكية. يعرف جونستون الكثير من الصيادين الذين ماتوا بسبب هذا النوع من الأعمال، عددهم أكثر مما

يستطيع إحصاءه، بعد أن كانوا قريبين من سبل النجاة بصورة مثيرة للذهول. شبح الموت يقبع هناك بانتظار الإنسان سواءً أكان ذلك في خضم عاصفة هوجاء أو ذات يوم صيفي مشرق لا أثر فيه للغيوم. يمكن أن تأتي الضربة القاضية بينما يكون أفراد الطاقم منشغلين بالنظر إلى ناحية أخرى تصيب أحدهم صنارة، وعلى حين غرّة يجد نفسه هوى إلى المكان الذي تتغذى فيه أسماك القرش وأبو سيف.

في وقت يعود إلى سنة 1983، داهمت عاصفة خريفية أحد أصدقاء جونستون وهو على مركب يسمّونه مستكشف الوادي. تشكلت ثلاثة تيارات هوائية واطئة الضغط خارج السواحل، وتمخضت عن عاصفة قوية هبّت بسرعة جنونية بلغت مئة عقدة طوال يوم ونصف. بدا المحيط امتداداً لا نهاية له، يوحي بمخاطر وأسرار مجهولة. اضطر البحّارة إلى كبح سرعة المركب لمنعه من الانحراف إلى الجانب والسقوط على وجوههم. تراجعوا إلى مسافة ستين ميلاً لأن المحيط انتفض كالمارد. في لحظة ما، ألقى القبطان نظرة من النافذة فرأى موجة هائلة تتقدم باتجاههم. «شارلي، انظر إلى هذا!». صاح منادياً رجلاً من طاقمه كان موجوداً في الأسفل. أسرع شارلي صاعداً درجات السلم، لكنه لم يستطع الوصول إلى حجرة الدفة في الوقت المناسب، انهالت الموجة عليهم، ترشحت منها ألوان شتى مختلطة بالزبد، وتهشم زجاج نوافذ حجرة الدفة وسقطوا أرضاً.

صادف أن كانت تلك العاصفة ذات قوة فظيعة، فقد دمرت ما تبقى من مراكب الأسطول بشكل أو بآخر. تحطمت حجرة دفة مركب يحمل اسم الليدي أليس، بينما شُلت حركة أفراد طاقمه وهم ينظرون إلى شبح الموت يطلّ عليهم بغتة. أما ريشة تيفاني، الذي كان قد نقل أحد مراقبي الصيد وهو جوزيف بيلزارسكي إلى **أندريا**

غايـل قبـل أسـبوع، فـكاد يغـرق إلـى جانب مركب آخـر مماثل له في الحجـم هـو روش. كان المركبـان علـى بعـد ميل مـن بعضهما عندما دهمتهمـا العاصفـة، فـي مـكان بعيـد عن القلنسـوة الفلمنكية، كلاهما فقدا ألواح التوازن في الميسـرة. صار لوح توازن ريشـة تيفاني يتدلى من سلسـلة، ومن دون 200 رطل من الفولاذ بدأت السلسـلة ترتطم بالمركـب. عندهـا توجـب عليهـم قطعها، خلع القبطـان أليكس بوينو معطفه وملابسـه الثقيلة، وربط حبلاً حول وسـطه، ونزل متمايلاً عن ظهر المركب ومعه أدوات اللحام. كانت تيارات المياه ترتطم بجوانب المركب بلا توقف بحيث واجه صعوبة في إبقاء شعلة اللحام مشتعلة. تمكن أخيراً من صهر السلسلة وتحريرها، ثم رجع وانتظر على السطح وهو يتوقع غرق المركب. «لم نكترث حتى للاتصال بخفر السواحل، كنا بعيدين جداً عنهم». قال: «لم يكن ثمة شيء يمكنني عمله سوى الاعتماد على الأشخاص الموجودين حولي».

لسـوء الحـظ، فقـد واجـه مركـب روش متاعـب أكثر من ريشـة تيفاني. كانـت ألـواح توازنـه مربوطة بأسـلاك غليظة بدل السلاسـل، وحـدث أن التـفّ سـلك مقطـوع حـول عمـود التدويـر وعطـل حركة الداسرة. أدى ذلك إلى شلّ حركة المركب على سطح المياه، وعلى الفـور انقلـب إلـى الجانـب بفعل الأمواج واتخذ وضعاً حرجاً. أصبح مصيره يُحسب بالساعات، وربما بالدقائق. هرعت واين رشمور، قبطان المركب، إلى اللاسلكي وأخبرت بوينو أن مركبها على وشك الغرق وأنها بحاجة إلى المساعدة، لكن بوينو ردّ عليها قائلاً إن مركبه سيغرق أيضاً. بذل طاقم روش جهوداً استثنائية لإنقاذ مركبهم من براثن البحر، ونزل بعضهم إلى المياه الهائجة، وتمكنوا أخيراً من تحرير الأسـلاك عن الداسرة. خلال الأيام القليلة اللاحقة استطاع المركبان النجاة من

العاصفة وأبحرا جنباً إلى جنب، حين أشـرقت الشـمس لاحظ بوينو أن الأمواج الضخمة كانت تغطي حجرة الدفة بظلالها. كانت تحجب قرص الشمس.

* * *

أشـارت كل التوقعات بوضوح إلى أن رحلة بيلي كانت تواجه وضعاً صعباً. بعد إلقاء أربع عشرة شبكة لم يحصلوا إلا على 20000 رطـل مـن السـمك فـي المخـزن، وهـي كميـة لا تكفـي حتـى لتغطية التكاليف، إنها أقل من أن تعوّض ستة رجال عن هدر شهر من حياتهم. وعندما وصلت ليندا غرينلو إلى مناطق الصيد أخبرها بيلي أنه يشعر بالقرف من كل هذا، وأنه يحتاج إلى مزيد من الوقود إذا أرادوا كسب مبلـغ إضافـي مـن المـال. كان قباطنة المراكب يقرضون بعضهم بعضاً على الدوام أي نوع من مؤن يحتاجون إليها في البحار البعيدة، لكن بيلي كان يتمتع بسمعة خاصة في تجاوز الحدود المقبولة للاقتراض أحيانـاً. لـم تكـن المـرة الأولـى التي تكفله فيهـا ليندا. التقى المركبان جنوب القلنسوة الفلمنكية، وألقت ليندا حبل قطر وأنبوب تزود بالوقود من الجانب. واجهت بيلي مشـكلة في الالتفاف بالمركب، والرجوع بـه إلـى الجـزء الخلفـي مـن المركب الآخر، ومن ثم ربط حبل القطر، وتحـرك المركبـان ببـطء محدثين ضجيجاً خافتاً مقتربين من بعضهما، بينمـا كان مركـب هانـا بوديـن يسـحب **أندريا غايـل**، وبعدها بدأ ضخ الوقود إلى خزانات مركب بيلي. تلك مناورة غالباً ما تكون محفوفة بالمخاطـر - مـع أي مركـب آخـر، كان بـوب بـراون سيصرّ علـى أن تربـط لينـدا طوافـات علـى براميـل وقود وتلقيهـا من الجانب - لكن، مـع مركبيـن مـن النـوع نفسـه فالأمـر يختلف. إنهما يفعلان أي شـيء لتحقيق التفوق على بقية مراكب الأسطول. عندما أنهوا، سحبت ليندا

معداتها وابتعدت بمركبها ولوّح أفراد الطاقمين لبعضهما مودعين بينما كان المركبان يتباعدان رويداً. بعد ذلك بنصف ساعة لم يعودا سوى نقطتين بيضاوين على شاشة رادار كلٍّ منهما.

لم يكن الوقود إلا بداية المشكلات التي واجهها بيلي. طوال الرحلة كان يعاني من متاعب في جعل آلة صنع الثلج تعمل بصورة صحيحة. في الأحوال الاعتيادية من المفترض أن تضخ ثلاثة أطنان من الثلج كل يوم، لكن الضاغطة تعطلت ولم تعد قادرة على إنتاج نصف ذلك المقدار. بعبارة أخرى كانت حال الأسماك التي اصطادوها قد بدأت تسوء يوماً بعد يوم. تعني خسارة خمسين سنتاً عن كل رطل فقدان 20000 دولار من إجمالي قيمة الصيد. ذلك يعني أن يضطروا إلى صيد مزيد من السمك ليس غير، وبالتالي البقاء في البحر مدة أطول. إنها معضلة قديمة تتضمن موازنة الكلفة – الفائدة، كان صيادو السمك قد عانوا منها كثيراً على مدى قرون.

بعد كل هذا وذاك، هناك أفراد الطاقم. ربما يدبّ الفساد في صفوفهم بمعدل مماثل لما يحدث للسمك غير المبرّد جيداً. بعد رحلة طويلة لا جدوى منها تكثر المشاجرات بينهم، ويلجأ بعض منهم إلى ادخار الطعام، وينفرون من بعضهم. يتصرفون، بكلمات مختصرة، مثل رجال في سجن، وهم في الواقع سجناء بطريقة أو بأخرى. هناك قصص تروى عن مراكب وصلت إلى المرافئ بأفراد طاقم قد صُفدوا بالأغلال إلى أسرّتهم أو رُبطوا بالحبال على الصواري. إنها مهنة لا يمارسها إلا رجال يتصفون بالخشونة، ومن السهولة أن يصبحوا عدوانيين، ويستبد بهم الجنون لأدنى سبب. ما كان بيلي ليسمح أبداً بانتشار ذلك النوع من الضراوة على مركبه، رجال طاقمه كلهم أصدقاء، بشكل أو بآخر، وكان يريد الحفاظ على تلك العلاقة

التي تسـود بينهم. لكنه عرف أيضاً أنه إذا قبع سـتة رجال في زنزانة واحدة ولو لمدة قصيرة فمن غير المستبعد أن يصاب ولو واحد منهم بالجنون. مضت عليهم في البحر ثلاثة أسابيع حتى الآن وربما أُجبروا على البقاء لأسـبوعين آخرين على الأقل. لو أرادوا كسـب شـيء من الرحلة عليهم أن يصيدوا مزيداً من السمك وبأسرع وقت ممكن.

بقـي بيلـي يتحـدث مـع قباطنة آخرين، ويدرس مخططات درجة حـرارة سـطح الميـاه، ويحلـل تيـارات المياه بجهـاز دوبلر. تطلّع إلى ذلك التغير الذي طال انتظاره في درجة الحرارة، والتركيز في العوالق، والأسقمري، والحبّار. بعد خمس شبكات موفقة يمكنهم أن يستديروا بالمركب ويرجعوا إلى الديار. إنه يعرف هذا جيداً. سواء أكان الثلج سبب تأخيرهم أم غيره، لن يرجع حتى يُنهي مهمته.

* * *

بيلـي تايـن الشـخص الوحيـد الـذي لديـه قمـرة خاصـة به على متـن **أندريـا غايـل**، وهـي قمرة صغيـرة مخصصة للقبطان. على بعض المراكـب تكـون قمـرة القبطـان فـي الطابق العلوي خلف منصة تشبه الجسـر تسـتخدم للمراقبـة، لكـن قمـرة بيلي تقع فـي مقدمة المركب، لـم يكـن حجمهـا يتجـاوز حجـم مقصـورة منام خاصة فـي قطار. في تلـك القمـرة، هنـاك حقيبـة رحـلات مليئة بملابس قذرة، وبضع صور ملصقة على الجدار. كانت صور ابنتيه، إيريكا وبيلي جو. قبل سـبع سنوات، عندما ولدت بيلي جو بقي بيلي في المنزل للاعتناء بها في أثناء ذهاب زوجته إلى العمل. تعوّدت بيلي جو أن يكون لها أب قريب منها، وكانت تواجه حالة غاية في الصعوبة عندما يذهب إلى البحر. أما إيريكا فقد ولدت بعدها بأربع سنوات ولم تعرف أبداً الفرق بين أن يكون لها أب من عدمه. بالنسبة إليها، فالآباء يغيبون لأسابيع في

كل مرة ثم يعودون ليبيعوا السمك.

ينحشر بقية رجال طاقم في حجرة صغيرة مظلمة في الجانب المقابل لمطبخ المركب. بينما تنتشر الأسرّة على جدارها الذي يشكل جزءاً من هيكل الميمنة، وتتغطى الأرضية على الدوام بأشياء شتى - ملابس، أشرطة كاسيت، علب شراب، سجائر، ومجلات. إلى جانب المجلات توجد عشرات من كتب ديك فرانسيس. يكتب ديك فرانسيس عن سباقات الخيول، وهو موضوع يبدو مناسباً لذوق صيادي السمك لأنه يمثل طريقة أخرى لربح أو خسارة كميات وفيرة من النقود. وتمرر الكتب عادة من مركب إلى آخر في الأسطول «بينما هي تبحر بسرعة أربعمئة ميل في الساعة»، مثلما وصف أحد الصيادين هذا، وربما زارت تلك الكتب غراند بانكس مرات أكثر من الرجال أنفسهم. كان معظم الصيادين يلصقون صوراً فوتوغرافية لصديقاتهم على الجدران، إضافة إلى صفحات ممزقة من مجلات بينتهاوس، والمجلات الخلاعية ولم يكن رجال **أندريا غايل** بلا شك يختلفون عنهم في هذا الشأن.

يحتل المطبخ أكبر الحجرات على المركب، باستثناء مخزن السمك. من النظرة الأولى يمكن للمرء أن يتصوره مطبخاً يشبه نظيره في عجلة مقطورة تستخدم للرحلات. إنه مبطن بالخشب، وفيه مصابيح منيرة، وخزانات خشبية رخيصة. وهناك طبّاخ غازي بأربع عيون، وثلاجة من الفولاذ غير قابل للصدأ، وطاولة من الفورميكا تقع عند ركن الجدار المقابل للمدخل، ويمكن رؤية كوة صغيرة مدورة فوقها مباشرة. لم يكن في وسع أي رجل أن يلقي نظرة من تلك الكوة على خارج المركب لبعدها عن مستوى النظر. يؤدي الباب في الجزء الخلفي من المطبخ إلى فسحة ضيقة تُستخدم كمخزن حيث

يوجد هناك سلم يؤدي إلى حجرة المحرك. يمنع الباب المؤدي إلى السلم احتمال تسرب المياه، وهو مثبت بإحكام بأربعة مفاصل فولاذية. كذلك تمنع أبواب حجرة الدفة والمخزن وغيرها تسرّب المياه. من الناحية النظرية، يمكن للجانب الأمامي كله من المركب أن يشكل حجرة منيعة ضد أي تسرب للمياه حين يتجمع أفراد الطاقم في داخلها عند الضرورة.

أما محرك المركب فهو ذو ثماني أسطوانات، وقدرته 365 حصاناً ويعمل بالديزل، وبهذا فإنه أكثر اقتداراً من محركات الشاحنات الثقيلة التي تقطع الطرقات السريعة. تم تجديد المحرك سنة 1989 لأن المياه كانت قد تسربت وغمرت متن المركب بعد أن تعرض أحد أنابيب التصريف للجمود، ما أدى إلى تشقق اللحام. ويعمل المحرك على تدوير عمود داسرة ضخمة يمتد عبر قاطع في الحاجز الخلفي للمقصورة مخترقاً مخزن السمك نحو الجزء الخلفي من المركب. في أغلب المراكب توجد سدادة تحكم غلق فجوة الدعامة خلال مرورها من الحواجز بين حجرة وأخرى، لكن **أندريا غايل** يفتقر إلى ذلك. وهذه من نقاط الضعف فيه، من السهولة التصور أن يؤدي أي تسرّب في مخزن السمك إلى اندفاع رشاش من المياه يؤدي إلى عطل المحرك، وهذا من شأنه شلّ حركة المركب.

هناك مخزن آخر أمام المحرك تماماً مكتظ بالأدوات، والمواد الاحتياطية، والخشب، والملابس القديمة البالية، ومولد مساعد، وثلاثة مضخات لسحب المياه من قاع المركب. يتمثل عمل المضخات بسحب المياه إلى خارج المخزن بسرعة أكبر من السرعة التي تتسرب فيها. في الأيام الماضية كان أفراد الطاقم يستعملون مضخات يدوية لأيام متواصلة وعلى مدار الساعة، وكثيراً ما تتعرض

المراكب للغرق عندما تجتاحها العواصف وتذهب جهود الرجال أدراج الريح. تُخزن العدد والأدوات في صناديق معدنية تتكدّس على الأرضية وهي تحوي تقريباً كل ما يحتاج إليه المرء لإصلاح المحرك كمقابض تثبيت، وآلات خلع، ومطارق، ومفاتيح ربط هلالية، ومفاتيح ربط أنابيب، ومفاتيح مقابس، ومفاتيح ألن، ومبارد، ومنشار قطع، وزردية، وقاطعات رتاج، ومطرقة ذات طرف حاد. بينما تُخزن المواد الاحتياطية في صناديق من ورق مقوّى تُكدس على رفوف خشبية: محرك تشغيل ابتدائي، ومضخة تبريد، ومولد كهربائي، وتوصيلات هيدروليك ولوازمها، وأحزمة، ونوابض، وكلابات أنابيب، ولواصق غلق التجاويف، وصواميل وبراغي، وصفائح معدنية، ومطاط سليكون، وخشب معاكس، وآلة كهربائية للف البراغي، وأنابيب، ودهن تزييت، وزيت هيدروليك، وزيت محرك، ومصفيّات وقود.

يحاول قباطنة المراكب جاهدين تفادي الذهاب إلى نيوفاوندلاند لإجراء الإصلاح. فهم لا يهدرون وقتهم الثمين فحسب، وإنما يكلفهم ذلك مبالغ طائلة - إحدى لوائح ثمن الإصلاح وصلت إلى 50000 دولار مقابل عمل لا تتجاوز تكلفته 3500 دولار. (الميكانيكيون كما يقال كانوا يشغلون مخارطهم بسرعة 46 دورة في الدقيقة بدلاً من 400 دورة حتى يستقطعوا وقتاً إضافياً). نتيجة ذلك، كان القباطنة يساعدون بعضهم بعضاً في البحار ما استطاعوا إلى ذلك سبيلاً، يقرضون أجزاءً من محرك، ويعطون نصيحة فنية، ويقدّمون الطعام أو الوقود. لحسن الحظ لم تكن المنافسة المحتدمة بين عشرات المراكب على تسويق بضاعة قابلة للتلف إلى الأسواق تقتل الإحساس المتأصل لديهم بالاهتمام ببعضهم. ربما بدا هذا شعوراً نبيلاً يدعو إلى الإعجاب، لكنه في الواقع ليس هكذا، أو على الأقل فهذا الشعور ليس نزيهاً

بالكامل. إنه شيء يدل أيضاً على الاهتمام بالذات. كل قبطان يعرف أنـه ربمـا واجـه مشـكلة ذات يـوم، مـن قبيل أن يتجمـد حاقن الوقود مثلاً أو يحدث تسرب في التوصيلات الهيدروليكية، أو أي شيء غير متوقع.

يُحمل وقود الديزل على متن **أندريا غايل** في زوج من الخزانات سعة كلٍّ منهما 2000 غالون مثبتين عند جانبي حجرة المحرك، إضافة إلى خزاني وقود آخرين سعة كلٍّ منهما 1750 غالوناً في الجزء الخلفي من المركب. وهناك أيضاً ثلاثون برميلاً بلاستيكياً مربوطة إلى جدار منصة ظهر الحوت تحتوي بمجملها على 1650 غالوناً آخر من الوقود. كل واحد من تلك البراميل مكتوب عليه حرفا (ك، أ) بطلاء أبيض. ويُخـزن فـي المركـب أيضـاً ألفا غالـون من الماء الصافي في خزانات موجودة في إحدى الحجرات، وهناك 500 غالون آخر أو نحو ذلك في براميل على متن المركب، إلى جانب براميل الزيت. وتوجد مصفاة مياه تعمل على تصفية الماء المالح من خلال ضخّه عبر غشاء بضغط فائق القوة. ويتميز نسيج الغشاء أنه رقيق للغاية بحيث ينقي الماء حتى مـن البكتيريـا والفيروسـات. كان علـى قصّـاب المركب - وهو الذي يتلوث جسـمه على الدوام بالدم وأحشـاء السـمك - أن يغتسـل كل يوم. أما بقية أفراد الطاقم فهم يغتسلون كل يومين أو ثلاثة.

يتم الوصول إلى مخزن السـمك من خلال سـلم فولاذي يهبط بشكل حاد من فتحة على سطح المركب. في أثناء العواصف، تغطى تلك الفتحة بغطاء يُربط جيداً بحيث لا تزحزحه حتى الأمواج العاتية، بالرغم من أن ذلك كثيراً ما لا يجدي نفعاً. ويُقسّم المخزن إلى أجزاء بألواح من الخشب المعاكس تمنع الحمل من التحرك أو الميلان. في حـال تحـرك الحمـل هنـا وهناك يؤدي ذلك إلى تمايل المركب جانبياً

ويبقى في وضع متذبذب ربما انتهى بانقلابه وغرقه. وتوجد مجمّدة يخزن فيها الطعام، وبعد كل هذا وذاك ثمة مقصورة أخرى يسمونها مخزن المؤن، وهو المكان الذي يحتوي على آليات التوجيه والقيادة، إنـه يشـبه حجـرة المحـرك، فهـو غير محكم الغلـق وغير محجوز عن بقية أجزاء المركب.

علـى متـن المركـب، أمـام مخزن السـمك مباشـرة، هناك حجرة صغيـرة خاصـة ببعـض الأدوات. وتصطـف سـتة دواليب من الممكن دحرجتهـا، وهـي بكـرات بحجـم إطـارات السـيارات، جنباً إلى جنب خلف السلم الذي يؤدي إلى منصة ظهر الحوت. كان الرجال يعلقون ملابسـهم المتعفنـة علـى جـدار خلـف تلك البكـرات، إضافة إلى أي شـيء يصـادف أن يتدحـرج علـى سـطح المركـب. يتدلـى من سـقف منصـة ظهـر الحـوت غطـاء يحمـي بكـرات لندغرين التـي تلفّ عليها خيوط الشباك، ويرتفع حاجز واقٍ من الميسرة إلى منصة ظهر الحوت ويمتـد ثمانـي عشـرة قدمـاً إلى الخلـف. وتتكدس إزاءه صناديق مليئة بالطوافات الكروية، والطنانات، ومنارات راديوية أي كل الأشياء التي تعلق على أسلاك الشبكة الطويلة.

فـي الجـزء الخلفـي مـن المركب، وهـو الموضع الذي تلقى منه الشباك، هناك سقيفة مشيدة على أعمدة مغطاة بالخشب المعاكس تمنح الرجال شـيئاً من الظل حين ينهمكون في غرس الطعم في الصنانير. ربما أدى هياج البحر وارتفاع الأمواج واجتياحها للجزء الخلفي إلى اقتلاع تلك السـقيفة من مكانها، إلا أنها في الأحوال الاعتيادية تبقى محميـة بحجـرة الدفـة الموجـودة قبالتهـا. أما سـطح المركب فهو من الفـولاذ ومغطـى ببلاطـات غيـر زلقـة. ويصـل ارتفاع حـواف جوانب المركـب إلـى الخصـر تقريبـاً وهي ذات فتحات أو بالوعات لتصريف

المياه، وتسمح لمياه البحار التي تغمر السطح أحياناً أن تتسرب وتعود إلى المكان الذي جاءت منه. وتغلق البالوعات عادة بألواح تمنع الأسماك والمعدات من السقوط إلى البحر، لكن عندما تسوء حال الجو بشكل خطير ترفع الألواح. أو ينبغي أن ترفع.

تعتبر قدرة أي مركب على التخلص من المياه التي تجتاح سطحه من أكثر النواحي ذات الأهمية الحاسمة في تصميمه. يمكن تشبيه أمواج البحر التي تغمر سطح المركب ببركة سباحة، حين ينغمس سطح المركب بالمياه ويبقى أفراد طاقمه متمرغين فيها ربما يفقد توازنه وتوجيهه، يصبح لبضع لحظات وجهاً لوجه أمام خطر محدق. في إحدى المرات وقع حادث لصياد من أهالي غلوسيستر يدعى كريس كان مشغولاً بإلقاء شبكته، كاد يفقد حياته في موقف مماثل. كان المركب الذي يعمل على متنه يبحر باتجاه تيارات بحرية عنيفة عندما تلقى موجة لعينة. ارتفع الجزء الخلفي من المركب، وهوت مقدمته، وصار هو ومن معه يركبون على متن الموجة. عندما ألقتهم الموجة إلى قاعها لم يكن ثمة موضع يتجهون إليه سوى الحضيض، وساقتهم الموجة الكاسرة بذروتها الحادة كأنهم كومة من النفايات. نظر كريس من كوة في جانب المركب، كل ما استطاع رؤيته هو الظلام.

إذا نظر المرء من كوة ورأى المياه بيضاء فمعنى ذلك أنه لا يزال قريباً من السطح وبأمان نسبياً. وإذا رأى المياه خضراء فعلى الأقل هو داخل الموجة. أما إذا رأى المياه سوداء فهو قد أضحى تحت المياه كالغواصة. «أحسست أن المركب توقف عن الحركة بالكامل». قال كريس: «فكرت، يا الله إننا نغرق. بقينا معلقين هناك للحظة ومن ثم دهمتنا قوة دفعتنا لكي نطفو كما لو أنها قذفت المركب في حركة

معاكسة. انجرفنا إلى الأعلى تماماً بالطريقة التي غطسنا فيها».

هناك عدد من الأشياء التي كان من المحتمل أن تحدث لمركب كريس في تلك اللحظة. أنابيب يمكن أن تنسدّ ويتعطل المحرك. باب مخزن السمك ربما ينخلع ويمتلئ المخزن بالماء. أي أداة ترتخي وتطير من مكانها وترتطم بأي شيء. زجاج كوة حجرة الدفة يتحطم، أحد الحواجز يتهاوى، أو يتزحزح ثلاثون طناً من الثلج والسمك في المخزن. لكن حتى مع افتراض أن يكون المركب قد نتأ إلى سطح المياه مثل الفلينة، فهو يبقى يكافح تحت وطأة الثقل الساحق للمياه. إذا علق أي شيء في البالوعات - غطاء أو كيس نوم قديم - ينغلق مجرى المياه ولا تتسرب بسرعة. كل ما يتطلبه الأمر لحظة ضعف أمام هجمة لاحقة فينقلب المركب رأساً على عقب. تصبح الدعامات السفلى في الهواء، ويسقط أفراد الطاقم على ظهورهم، والبضاعة تنجرف هنا وهناك. وتلك هي النهاية.

ضمن تصميم كل مركب هناك درجة يُسمح بها للترنح وبعدها لا يستطيع المركب أن يستعيد وضعه الطبيعي. أما **أندريا غايل** فقد كاد يبلغ ذلك الحد المسموح به من التمايل في موقعه البعيد عن نيوفاوندلاند حين اندفعت موجة هوجاء ارتفاعها تسعون قدماً فاجتاحت كوات حجرة دفته؛ هبطت على عوارضه في لحظة مباغتة، وترنحت قبل أن تسترد وضعها. تمخض الوضع عن قوتين نشب بينهما صراع شرس للاستحواذ على **أندريا غايل**: الانجراف إلى الأسفل بفعل الجاذبية، والرفع إلى الأعلى بقوة الطفو. الجاذبية تمثل وزن المركب وكل شيء على متنه - أفراد طاقمه، والبضائع، ومعدات الصيد - وهي تسعى إلى الوصول إلى مركز الأرض. أما الطفو فهو قوة الهواء المنحشر في تجاويف

هيكل المركب الذي يحاول رفعه إلى مستوى سطح الماء.

على مركب مستقر بثبات على سطح الماء وتتوزع حمولته بشكل مدروس، يتساوى تأثير هاتين القوتين وتلغي إحداهما تأثير الأخرى على طول خط المركز، لكن كل هذا يتغير عندما يتمايل المركب جانبياً. بدلاً من أن تصطف القوتان على خط واحد تكونان الآن متوازيتين. يبقى مركز الجاذبية في مكانه، لكن مركز الطفو ينتقل إلى الجانب الغاطس في المياه، حيث تتواجد كمية من الهواء أكثر نسبياً انحشرت تحت خط الماء. مع وجود جاذبية تدفع إلى الأسفل عند المركز، وقوة طفو تدفع إلى الأعلى من الجانب الغاطس، يدور المركب على محور مركزه ويتمايل في محاولة للاستقرار على قاعه المستوي. كلما تمايل المركب أكثر، زاد تأثير تباعد القوتين وأصبحت لمركز الطفو قوة أعظم. لغرض تبسيط الأمر، فالمسافة الجانبية بين القوتين تسمى ذراع الاستقامة، وعزم الالتواء الذي تولده القوتان يسمى عزم الاستقامة. تحتاج المراكب إلى عزم استقامة كبير، شيء يمكن أن يصحح وضعها الذي يتخذ زوايا ميلان عالية.

ينطوي عزم الاستقامة على ثلاثة مضامين رئيسة. أولاً، وقبل كل شيء، كلما كان المركب أوسع، زاد استقراره. (هناك مقدار كبير من الهواء الغاطس فيما هو يتمايل ويوشك أن ينقلب، لذا تكون ذراع الاستقامة أطول بكثير). والعكس صحيح أيضاً، كلما كان المركب أطول، زاد احتمال انقلابه. يقلل مركز الجاذبية العالي ما يعرف بارتفاع المركز البيني[1]، وهو الذي يحدد ارتفاع ذراع الاستقامة. وكلما انخفض ارتفاع المركز البيني، انخفضت قوة الرفع الموجودة، والتي

(1) المركز البيني: مركز ثقل الجزء غير المغمور من جسم طاف. م

من خلالها يتم التغلب على قوة الجاذبية المتجهة إلى الأسفل. وأخيراً، هناك دائماً نقطة معينة لا يتمكن المركب عندها من تعديل نفسه. من الناحية المنطقية، يمكن أن يحصل هذا عندما يتجاوز سطحه الوضع العمودي، ويقع مركز الجاذبية خارج مركز الطفو. إنها نقطة العزم صفر. لكن في حقيقة الأمر، فالمراكب تواجه مآزق في وقت أسرع من ذلك بكثير. اعتماداً على نوع التصميم، تبدأ زاوية مقدارها ستون أو سبعون درجة بوضع جوانب المركب وحوافه تحت سطح المياه. وذلك يعني رؤية مياه خضراء اللون على السطح، فعزم الاستقامة تلقى ثقلاً أكبر مما يستطيع التغلب عليه. ربما يسترد المركب وضعه لاحقاً، لكنه يمضي وقتاً أطول تحت المياه. يكون متن المركب عندها خاضعاً لسطوة الأمواج، ربما انفتحت ثغرات فيه، وربما تهاوى أحد الحواجز، وربما تحطم أحد الأبواب لأن شخصاً ما قد نسي أن يغلقه بإحكام. الآن يتوقف المركب عن الإبحار، إنه يبدأ بالغطس.

تتمثل المشكلة بالنسبة إلى المركب المصنوع من الفولاذ بكون منحنى الكارثة يبدأ بسرعة غير متوقعة باتخاذ مسار تصاعدي. كلما كانت الأضرار التي تحصل للمركب أكبر، زادت المتاعب التي من المحتمل أن يتورط فيها، وقلّت فرص الخلاص، وهذا يعني تسارعاً في الكارثة بحيث يغدو من المستحيل تقريباً الارتداد إلى الوضع الطبيعي. ومع مركب يطفح قاعه بالمياه ولو جزئياً، فهو يستقر في مستوى منخفض على سطح المياه ويحتاج إلى وقت أطول للتمايل جانبياً. يعني التمايل المطوّل قلة في التوجيه؛ أما الطفو في مستوى منخفض فيلحق أضراراً أكبر. إذا حصلت أضرار بالغة ربما يغمر طوفان المياه مضخات السحب أو يعطل المحرك أو يسدّ منافذ الهواء عليه. ومع تعطل المحرك، لا يبقى سبيل لتوجيه المركب، وبهذا ينقلب بكل تأكيد

على جانبه البارز فوق سطح البحر. عندئذ تنكشف جوانب المركب المقلوب أمام القوة الجبارة للأمواج المتكسرة، وبالتالي تتحطم أجزاء من هيكله أو تنخلع حجرة دفته من مكانها. بعد ذلك، يبدأ الانجراف التام والغطس إلى الأعماق.

الغطس أو الغرق، دفق كارثي لمياه المحيط نحو الفراغ، نوع من حشرجة الموت في البحر، هو يمثل تقريباً الطرف العمودي الأخير لمنحنى تسارع الكارثة. في بورتلاند، ولاية ماين، كان لدى مكتب السلامة البحرية في خفر السواحل شريط فيديو يصور مركب صيد غرق خارج ساحل نوڤاسكوتشيا. لقد اصطدم المركب في وسطه تماماً مع مركب آخر في خضم الضباب، يبدأ الشريط مع لحظة الارتطام وتقهقر المركب ثم التفافه دورة كاملة. انتهى كل شيء خلال عشرين ثانية: استقر المركب المصدوم على جزئه الخلفي، ثم تمايل وانحنى، وغطس. انحدر المركب إلى البحر بسرعة غير متوقعة حتى بدا كما لو أن ثمة أيدياً خفية تسحبه. تظهر اللحظات الأخيرة من الفيلم أفراد الطاقم وهم يقفزون من مركبهم محاولين السباحة إلى المركب الآخر الذي على بعد خمسين قدماً منهم. تمكن نصفهم من الوصول، ونصفهم الآخر لم يفلحوا. انجرفوا إلى الأعماق بفعل الفراغ الذي أحدثه هيكل فولاذي كبير وهو يشقّ طريقه إلى الأعماق.

لا تصل إلا القليل من المراكب إلى تلك النقطة طبعاً. ربما تمتلئ مستودعاتها بالماء أو تتكسر هوائياتها أو نوافذها، ذلك كل ما يمكن أن يحصل. يكون السبب في ذلك، لحسن الحظ، أن درجة استقرارها نادراً ما تختبر في مواقف عملية. الطريقة الوحيدة لمعرفة مدى قدرة أي مركب على الاستقرار هي من خلال إجراء اختبار قياسي على متنه. يوضع عليه ثقل مقداره 5000 رطل، على بعد عشر

أقدام من خط المركز، وتحسب زاوية الميلان الناجمة عن هذا الثقل باستخدام معادلة تعطي مقدار عزم الاستقامة. ومع ذلك هناك أشياء كثيرة يمكن أن تؤثر في استقرار مركب معين، بحيث إن حتى خفر السواحل يعتبرون مثل هذه الاختبارات ذات فائدة محدودة. في حال تحميل بضعة أطنان إضافية من المعدات على المركب، أو إذا تسرّبت المياه إلى قاعه ولو بمقدار قليل، أو جرى تبديل أساليب الصيد من الشباك الطويلة إلى الانجرافية أو غيرهما، فإن ديناميكيات المركب تتغير بالكامل. وتعتبر اختبارات الاستقرار إلزامية بالنسبة إلى المراكب التي يزيد طولها عن سبعين قدماً. أما **أندريا غايل** فكان طوله اثنتين وسبعين قدماً.

عندما أجريت الإصلاحات الشاملة على **أندريا غايل** سنة 1986 سحبه بوب براون ببساطة إلى خارج المياه وبدأت عمليات اللحام. لم تنفذ أي اختبارات استقرار، ولم تتم استشارة أي مختص في بناء وتصميم المراكب. في هذه الصنعة يسمى هذا النوع من الإهمال هندسة مقلة العين، وقد شمل مركب **أندريا غايل** مع غالبية مراكب الأسطول التجاري التي أجريت عليها تعديلات من دون خطط. كان العمل قد أُجري في حوض مراكب سانت أوغستاين، ولاية فلوريدا. على الإجمال، كانت قد أضيفت ثمانية أطنان من الآلات والتعديلات إلى تركيب المراكب، من ضمنها براميل الوقود والماء التي وضعت على منصة ظهر الحوت.

بعد انتهاء العمل، كان المراقب البحري جيمس سيمونيتش – الذي اقترح أخوه مارك غلق ضفة غراند بانكس في السنة التالية – قد سافر جواً إلى فلوريدا لإعادة فحص **أندريا غايل**. قبل ذلك بسنتين كان قد أثنى على دور أشخاص في مركبي هانا بودين و**أندريا غايل**

في تسوية طلاق بوب براون، وقد تم حينها تحديد قيمة **أندريا غايل** بمقدار 400000 دولار. وأجرى سيمونيتش فحصاً للمركب من جديد في كانون الثاني 1987، وكتب رسالة إلى بوب براون تضمنت بعض الاقتراحات البسيطة: تبديل مفاصل أحد الأبواب المنيعة على المياه وتأمين مزيد من الأطواف العائمة وضرورة وجود أضواء على سُتر النجاة. في ما عدا ذلك فالمركب يبدو حسن المظهر. «التعديلات التي أُدخلت على المركب والمستلزمات الإضافية من شأنهما أن تزيدا قدرته على القيام برحلات أطول والعودة بسمك وفير عالي الجودة». قال سيمونيتش مستنتجاً في تقريره. لم يتم التطرق أبداً إلى مسألة الاستقرار.

في سنة 1990، تم بيع مراكب سانت أوغستاين عبر مزاد علني من قبل خدمة الإيرادات الداخلية بسبب عدم دفع الضرائب. وفي تشرين الأول من تلك السنة ألقى سيمونيتش نظرة على **أندريا غايل** في غلوسيستر وأعطى بعض الاقتراحات الأخرى: ضرورة وجود طوف نجاة يستوعب ستة رجال على متنه، واستبدال بطارية منتهية الصلاحية بأخرى أفضل، وتوفير مشاعل ضوئية في حجرة الدفة. مرة أخرى، لم يرد شيء عن اختبارات الاستقرار، ومع ذلك فالمركب في الواقع لم يكن يخالف المواصفات من الناحية القانونية. وقد أهمل بوب براون أيضاً أن يعيد ترتيب وثائقه في ما يتعلق **بأندريا غايل** بعد التغييرات التي أدخلت على الهيكل، بالرغم من أن مسألة التناقض لم تعتبر مشكلة بالنسبة إلى سيمونيتش. كانوا يدفعون إليه أجراً ليفحص مركباً ويقيّم ما يراه. في تشرين الأول 1990، أجرى كبير المفتشين في مؤسسة مستشاري السلامة البحرية، وهي الجهة التي يعمل فيها سيمونيتش، فحصاً على **أندريا غايل** للمرة الأخيرة. «المركب مناسب

تماماً للغرض الذي صنع من أجله». كتب في نهاية تقريره: «قدمنا التقرير من دون أي تحيز، ديفيد سي. دوبوا».

بالرغم من ذلك كان بيلي يشعر بالقلق، فهناك عدد من الأشياء بشأن **أندريا غايل** ربما تجعله يتوقف عندها ويطيل التفكير. قبل كل شيء، وبحسب رأي تومي باري قبطان مركب أليسون، فهو ذو هيكل متين وحجرة الدفة في مقدمته يمكنها تحمّل ضربات البحر بصلابة. إنه مركب قوي وليس من السهل أن يستسلم مهما كانت درجة سوء الأحوال الجوية. بعدها جاءت تعديلات سانت أوغستاين. كانت منصة ظهر الحوت قد توسعت وأثقلت بالأحمال: آلة صنع الثلج وثلاثة عشر برميلاً تستوعب خمسة وخمسين غالوناً، وهكذا فقد ارتفع مركز جاذبيتها وصار في إمكانها أن تسترد وضعها بعد الميلان بصورة أبطأ قليلاً. لم يكن هناك سوى عدد قليل من المراكب الأخرى في الأسطول - مثل عين النسر، صقر البحار - تخزن الزيوت والوقود على منصاتها العليا. ويعتبر جانب المركب الأيسر مشكلة أيضاً. لقد تم رفعه وتوسيعه ليستوعب معدات الصيد، لكنه كان أيضاً يستوعب المياه على سطحه. قبل ذلك بسنوات قليلة، حدث أن غمرت المركب كميات وفيرة من مياه البحر عند جزئه الخلفي وانجرفت المياه فوراً إلى مسافة بعيدة بحيث وصلت تقريباً إلى دفته. كان بوب براون وقتها على متن المركب، فانطلق بأقصى سرعة صاعداً إلى حجرة الدفة وأخذ يدير الدفة. وفي اللحظة ذاتها ارتطمت به موجة هائلة فتمايل. عاد **أندريا غايل** ببطء إلى وضعه وتم سحب المياه من متنه، كل شيء كان على ما يرام باستثناء أن جانب المركب العلوي قد تهشم كأنه علبة من الصفيح.

في وسع أي شخص أن يقول جدلاً إنه إذا استطاعت موجة

اقتلاع قطعة من مركب فربما يجدر به ألا يخرج إلى البحر. أو في وسع المرء القول إن ذلك هو ما تفعله الأمواج ليس إلا، إنها تمزق ما يصنعه الرجال. على كل حال، فالحادثة تلك أثارت موجة من القلق. ألقى براون اللوم على الرجل الذي كان يدير الدفة واتهمه بعدم الخبرة وقال إن تحريكه للدفة بسرعة هو الذي أنقذ المركب بتلك الطريقة. لقد شاهدوا مركباً معلقاً من جانبه الأيسر على كتلة من المياه، ومن ثم استقام وارتد إلى وضعه الطبيعي بتصرف شاذ من الأمواج. بعبارة أخرى، هم شاهدوا حظاً تعيساً يعقبه حظ سعيد. وجرى استبدال جانب المركب حالما عاد إلى المرفأ، ولم يتطرق أحد إلى الأمر مرة أخرى.

تعدّ سمعة بوب براون في غلوسيستر مسألة مشوبة بالتعقيد. من جهة فهو رجل أعمال ناجح يشكل نجاحه ظاهرة فريدة من نوعها، وقد بدأ حياته معدماً تقريباً ولا يزال يعمل بجد واجتهاد مثل أي واحد من أفراد الطاقم على أي من مراكبه. ومن جهة أخرى، من الصعوبة العثور على صياد في البلدة لديه شيء طيب يقوله بشأن الرجل. بالرغم من ذلك فإن صيد السمك عمل هامشي، والناس لا ينجحون فيه لأنهم يحظون بمحبة الناس، هم ينجحون لأنهم قد وطدوا العزم على النجاح. بعض منهم - مثل أغلب صيادي السمك في غلوسيستر ومنهم الرجل الصلب بوب ميلارد - يتسمون بالخشونة حتى مع أنفسهم، وبعض منهم يتصرفون بخشونة مع مستخدميهم. أما براون فهو خشن مع الاثنين. عندما كان شاباً اعتاد الناس أن يسموه براون المعتوه لأنه كان دائماً على استعداد للمجازفة بشكل رهيب، كان يلقي شبكته ليصيد سمك القد والحدوق وهو على متن زورق خشبي مفتوح طوال الشتاء. لم يكن لديه جهاز لاسلكي، ولا لوران،

أو مقياس عمق القاع، وكان يعمل وحده لأن ما من أحد كان يرغب في الذهاب معه. إنه يتذكر أيام الشتاء الباردة عندما يضطر إلى الخروج في زورق صغير وحين يعود يجد المرفأ مغطى بالجليد ويبدأ بتكسيره من أجل أن يصل إلى مرساته. «لدي عائلة ينبغي عليّ إطعامها وكنت مصمماً على أن أفعل ذلك». كان يقول.

لمرة واحدة في حياته فقط عمل لحساب شخص آخر، عمل لستة أشهر مع شركة كانت تستكشف أعداد سرطان البحر على الجرف القاري. كان ذلك سنة 1966؛ بعد ذلك بثلاث سنوات صار يعمل على بُعد مئتي ميل من الساحل على متن زورق خشبي طوله أربعون قدماً. «لم يكن أقوى من لوح زجاج متصدع». قال: «ولكن الحجم الأكبر لا يعني دوماً أن يكون الزورق أفضل». وبعد ذلك أصبح يمتلك أربعة أو خمسة مراكب صيد سمك أبو سيف تعمل خارج غلوسيستر، ويكسب مئات الآلاف من الدولارات كل سنة. ذات شتاء كان هو وابنه على متن مركب وبدأ الثلج يتراكم حولهما في طريق عودتهما من ضفة بانكس. «إذا تراكم الثلج على جورجز عندها عليك أن تعرف أنك ستلاقي متاعب جسيمة بالقرب من اليابسة». قال: «لقد رجعنا من هناك، وفي تلك الليلة هبت عاصفة ثلجية بسرعة مئة ميل من الشمال الغربي وهطلت الثلوج. بقي مقياس الريح ثابتاً على نقطة واحدة فقط تشير إلى تلك السرعة لثلاثة أيام بلياليها. تسمّر في مكانه كأنه قد تعطل. كنا على متن زورق فولاذي ولم يبدُ الجو لنا رديئاً جداً، كنا نشعر بالارتياح إلى درجة كافية. يعتبر الفولاذ صلباً مقارنة بالخشب، لا تدع شخصاً يقول لك أي شيء مختلف. أي شخص يخبرك خلاف ذلك فهو رومانسي. الفولاذ ينزل إلى القاع بشكل أسرع بالرغم من ذلك. إنه ينزل... حسناً».

وصل الشعور بالنفور المتبادل بين بوب براون وأبناء بلدة غلوسيستر إلى ذروته في 1980، عندما غرق أحد الرجال الذين كانوا يعملون لدى براون على مركب له يسمى حمى البحر. كان طول مركب حمى البحر يبلغ خمسين قدماً، وكان مصنوعاً من الخشب، وعلى متنه طاقم يتألف من ثلاثة رجال يسحبون فخاخ صيد سرطان البحر خارج ضفة جورجز. وقع ذلك في أواخر تشرين الأول وكانت خدمات الأنواء الجوية قد توقعت أياماً عديدة يعتريها هبوب ريح معتدل لكنها كانت في الواقع ريحاً جلبت معها الكوارث. واحدة من أسوأ العواصف التي تم تسجيلها كانت لتوها قد استنشقت نفساً عميقاً في مكان بعيد عن كارولينا. صارت الريح كأنها تعوي وتبثّ أنفاسها شمالاً طوال الليل وتصفع سواحل ضفة جورجز مع حلول الفجر، جرفت معها جداراً من الأمواج ارتفاعه سبعون قدماً من المناطق الضحلة للجرف القاري. ومما جعل الأمور تسوء أكثر كون إحدى الطوافات البعيدة عن الساحل، والتي تعتبر مهمة في إعطاء البيانات عن حال البحر، قد تعطلت منذ شهرين ونصف، ولم تكن لدى خدمات الأنواء الجوية أي فكرة عما يجري هناك. كان الرجال الذين سبق لهم أن عملوا على متن مركب حمى البحر وهم الآن على مركب آخر هو الرياح الهادئة الذي يصل طوله إلى خمسين قدماً، قد نهضوا من نومهم ليجدوا أنفسهم يصارعون أمواج البحر من أجل أن ينجوا بحياتهم.

لقد نال مركب الرياح الهادئة نصيبه الأوفر من الصفقة. كان يتقلب من طرف إلى طرف بين يدي موجة هائلة كالمارد بينما انحشر أفراد طاقمه الأربعة في حجرة الدفة التي غمرتها المياه. استطاع أحدهم، وهو رجل أشعث الشعر في الثالثة والثلاثين من عمره يعمل ميكانيكياً

واسـمه إيرني هازارد، أن يأخذ نفسـاً عميقاً من الهواء ويجرجر نفسـه من خلال الكوة. اندفع إلى سطح الماء وسبح إلى طوف نجاة يُنفخ ذاتيـاً كان قـد بـرز إلـى الأعلى وبقي مربوطاً بالمركب. اسـتمر مركب الرياح الهادئة يتقلب بين يدي الأمواج، حاول استرداد قدراته من دون جدوى، كافح لساعة أخرى، لكن لم يتمكن بقية أفراد الطاقم أبداً من الخروج، لذا قطع هازارد الحبل أخيراً وطفا على سطح المياه. لمدة يومين ظلت تتقاذفه العاصفة والأمواج، كان يتقلب مرة تلو الأخرى، إلـى أن حـددت موقعـه إحـدى طائرات الأسـطول البحري نوع بي 3، وأسقطت هناك شعلة دخان برتقالية اللون. تم انتشاله من قبل قارب تابع لخفر السـواحل ومن ثم انطلقت به مروحية إلى المستشـفى في شبه جزيرة كيب كود. تمكن الرجل من النجاة بعد يومين أمضاهما في طوف النجاة بملابسه الداخلية في شمال الأطلسي. في وقت لاحق، عندمـا سـألوه عـن المـدة التـي احتـاج إليها ليدفأ بعـد محنته قال، من دون أي تلميح للمزاح: «أوه، ثلاثة أو أربعة شهور».

أصبح مركب حمى البحر في حالة أفضل قليلاً، لكن ليس بشكل كافٍ. تسربت إليه مياه البحر على نحو مرعب وتحطمت كواته. تهشم زجـاج الأمـان الـذي سـمكه نصـف بوصة كما لـو أن كرة حديدية قد ارتطمـت بـه. تحـول القبطـان، الذي صـادف أن كان ابن بوب براون، بمسار مركبه إلى اتجاه معاكس ليتجنب الطوفان، لكن الأمواج تلقفت أفـراد الطاقـم وحملتهـم علـى أطرافها وجرفتهم بعيـداً، وقذفت بأحد أفراد الطاقم إلى خارج حجرة الدفة فصار يتقلب حتى ارتطم بجانب المركـب. كان اسـم الرجـل غـاري بـراون (لا علاقـة بينـه وبين بوب براون)، بينما زحف واحد ممن تبقى من الطاقم إلى الأسـفل وأعاد تشـغيل المحرك، وألقى رجل آخر طوف نجاة على سـطح المركب

لينقذ براون. وقع الطوف أمامه تماماً إلا أنه لم يبذل محاولة للتشبث بـه. جرفـت تيـارات الميـاه براون، وبدت نظرة شـاردة على عينيه قبل أن يختفي عن الأنظار.

أطلـق الرجـلان الباقيـان علـى متـن حمى البحر نداء الاسـتغاثة، وبعدها بساعة كانت مروحية تابعة لخفر السواحل تحوم فوق رأسيهما في الظلام الموحش. في غضون ذلك الوقت تمكن الرجلان من إعادة المركب إلى وضعه الطبيعي وضخّا المياه منه. «هل تريدان البقاء على المركـب، أم ترغبـان في أن تؤخـذا مـن هنا بالرافعة؟». سـألهما طيار المروحية من جهاز اللاسلكي. «سنبقى على المركب». ردا عليه عبر الجهاز أيضاً. أنزل الطيار إليهما مضخة لسحب المياه من قاع المركب ومن ثم انحرف بمروحيته راجعاً باتجاه الساحل لأنه كان بحاجة إلى التـزود بالوقـود. فـي طريـق العودة أُشـعل مصباح شـمس الليل، وهو مصباح كاشـف ذو طاقة عالية للبحث عن غاري براون، لكن كل ما تمت رؤيته هو أمواج مخططة بالزبد. كان براون منذ زمن طويل قد هبط إلى الأعماق.

بعـد ذلـك بأربع سـنوات، أصـدر حاكم المقاطعة جوزيف تورو في بوسـطن حكمه الذي قال فيه إن خدمات الأنواء الجوية الوطنية كانـت قـد أهملـت أداء واجبهـا فلـم تصلح حتى طوافة بيانات الأنواء الجوية العاطلة. لو كانت الطوافة تعمل، كما كُتب في حيثيات الحكم ربما توقعت خدمات الأنواء حدوث العاصفة. وعلاوة على هذا، فهم أخفقوا في تحذير الصيادين لأنهم في الواقع كانوا يصدرون نشـرات جوية ذات معلومات ناقصة. وهذه كانت المرة الأولى التي تتحمل فيها الحكومة المسؤولية عن إصدار نشرة جوية زائفة، وقد أدى ذلك إلى سـريان موجة من الذعر في مؤسسـات الحكومة الفدرالية. كل طائرة

تتحطـم، كل حـادث سـيارة الآن يمكـن ربطـه علـى ما يبدو بنشـرات الأحوال الجوية. وقد قدمت الإدارة الوطنية إلى المحيطات والأجواء طلباً لاستئناف القرار، وسرعان ما ألغي من قبل محكمة عليا.

لم يكن أي من تلك الأشياء قد حدث طبعاً بسبب خطأ متعمد من بوب براون. ليس هناك شيء يدل على عدم تحمل المسؤولية بشأن الإبحار إلى جورجز في تشرين الثاني - إنه يفعل هذا طوال حياته، بل فعل الأسوأ منه - والعاصفة لم يتم التبليغ عنها في النشرات الجوية ولم تكن متوقعة. إضافة إلى هذا، فالمركب ذو الهيكل الفولاذي غرق بينما بقي مركب حمى \البحر طافياً على سطح المياه؛ من شأن ذلك أن يعطي الكثير من الدلالات على تصرف طاقمه وحالة الإصلاحات عمومـاً. ومـع ذلـك، فقـد لقـي رجل حتفه على متن واحد من مراكب بـوب بـراون، وهـو بالضبـط مـا كان يحتاج إليه الكثير من الناس. إنها قصة ظلت تتناقلها الألسن، كيف أن بوب براون صادف ذات مرة أعتى الأمواج في حياته - مارد خبيث هائل على غراند بانكس - ولم يتوقف عن الصيد إطلاقاً، بل استمر يسحب شباكه وكأن شيئاً لم يحدث. بدأ الناس يطلقون عليه اسم \الانتحاري، لأن العمل معه يعني أن يجازف المرء بحياته. ومن ثم حدث شيء آخر مجدداً.

حـدث ذلـك فـي منتصـف الثمانينيات، وكانـت المراكب تحقق مليون دولار سنوياً. كان براون قد أبحر إلى غراند بانكس على متن مركب هانا بودين، ووجد نفسـه مضطراً ذات يوم إلى سـحب شـباكه عن آخرها بعد أن داهمته ريح بلغت سرعتها ستين عقدة. في لحظة مـا، اندفعـت موجـة غاضبة فاجتاحـت المركب، وعندما عاد المركب يتسلق خارجاً من لجة المياه البيضاء كان رجلان من طاقمه قد اختفيا. كانا في ذلك الوقت يلبسـان معاطف مطرية وينتعلان أحذية مطاطية

تصل إلى الفخذ، وما كانا قادرين بكل تأكيد على التحرك وسط مياه نيوفاوندلاند المتجمدة. غطس أحدهما على الفور، لكن الآخر ارتطم رأسه بهيكل المركب ثم لم يعد له أثر، وفكّر أحد أفراد الطاقم سريعاً فرمى إليه خطافاً معلقاً بسلك من جانب المركب كي يتشبث به. اخترق الخطاف يد الرجل، وكانت حاله تدعو إلى اليأس تماماً، لكنهم سحبوه على كل حال. وأبحروا إلى مسافة أربعمئة ميل فقط للوصول به إلى المدى الذي تبلغه مروحية لتأخذه إلى المستشفى.

لم تكن سمعة براون موضع اهتمام بيلي بالرغم من كل شيء. فلم يكن براون موجوداً على المركب، إنه على بعد ألف ومئتي ميل في غلوسيستر، وإذا لم يشأ بيلي أن يتدخل في حياته فما عليه إلا أن يتغاضى عن ميكرفون اللاسلكي. علاوة على ذلك، فبيلي كان يجني النقود بمعدل سريع على مركبه، وذلك يمكن أن يجعل براون مرتاباً - هل ذلك بسبب طريقته في الحكم على الأمور؟ أم افتقاره إلى التعاطف مع غيره؟ - لكن كل ذلك لا يهم. كل ما يحتاج إليه بيلي هو خمسة رجال، مركب بحالة جيدة، وكمية من الوقود تكفي للوصول إلى القلنسوة الفلمنكية والعودة منها.

ألقى جونستون شباكه الخمس الأولى خلال رحلته في فترة تسمى طلعة القمر، وهي فترة تنامي القمر من الهلال حتى يصبح بدراً. كانت المراكب التي تصطاد السمك خلال طلعة القمر تميل إلى أن تحصل على أسماك صغيرة من الذكور تعلق بشباكها الطويلة، أما المراكب التي تصطاد خلال فترة اختفاء القمر فهي تحصل على إناث أسماك كبيرة. حقق جونستون ما معدله سبع وعشرون سمكة في كل شبكة يسحبها على التوالي، علقت الأسماك في كل صنارة، وكانت في أغلبها ذكور أسماك صغيرة. في اليوم الذي يشرق فيه البدر يتحول

محصول الصيد فجأة إلى أسماك إناث هائلة الأحجام وتستمر الحال على ذلك النحو لأسابيع قليلة. «ربما انتقل صيدك من سمك متوسط وزنه 70 رطلاً، كله من الذكور، إلى أربع أو خمس سـمكات وزنها 800 رطل، كلها من الإناث». قال جونسـتون: «إنها تفقد صوابها في الليالي المقمرة، تتغذى بنهم وتهور».

يكتمل البدر ليلة 23 تشرين الأول، كان جونستون قد رتّب موعد رحلتـه بحيـث تمتـد إلـى ذلـك التاريخ. هناك بعض القباطنة يمكن أن يطيلوا رحلات صيدهم ولا يعودون إلى ديارهم فقط من أجل ذلك الموعد العزيز مع البدر. لم تكن الشباك الأربع أو الخمس الأولى التي ألقاها جونستون خلال رحلته سوى إجراء احتياطي. لكنه بعدها يبدأ بالصيد الحقيقي. ابتداء من يوم 21، يسحب إلى متن المركب ستمئة أو سبعمئة رطل من أسماك الطون ذات العيون الواسعة يومياً، وهي كمية كافية لتجعل رحلته تنتهي خلال أسبوع. كانت حال الجو جيدة بشكل استثنائي بالنسبة إلى ذلك الوقت من الفصل، وكان جونستون يتصل بجهاز اللاسـلكي كل ليلة ليخبر بقية مراكب الأسـطول بآخر المستجدات. بما أنه كان على المركب الذي يبحر في أقصى الناحية الغربية منهم جميعاً فالأسطول يعوّل عليه كثيراً في تحديد عدد الشباك التي يلقونها. لم يريدوا لأربعين ميلاً من خيوط الشباك أن تعلق هناك حتى تأتي عاصفة محتملة فتضيع عليهم كل شيء. في يوم 22 تشرين الأول، غادر نيو بيدفورد مركب فجر لوري 8، وهو بالأصل ناقل نفط تم تحويره، وكان قبطانه رجلاً من تكساس هادئ الطبع اسمه لاري ديفـس، متجهـاً إلـى غرانـد بانكـس. وكان هـذا آخـر مركب يتجه إلى مناطق الصيد في ذلك الموسـم. وفي اليوم نفسـه غادر ميناء لوهافر في فرنسا مركب حاويات يسمى هولاند، متجهاً إلى مدينة نيويورك.

وتعتبر رحلة ذلك المركب سـياقاً كلاسـيكياً متكرراً يقطع فيه القنال الإنكليـزي مباشـرة إلـى مناطـق الصيـد. بينما تبعثـرت مراكب أخرى جنوب القلنسوة الفلمنكية منها هانا بودين، وأليسون، والآنسة ميلي، وسـينيكا. وكان مركبا ماري تي والسـيد سيمون في الناحية الجنوبية الغربية من الجزء الخلفي للمنطقة، تماماً في حافة تيار الخليج، بينما كان بيلي تاين تقريباً على بعد 600 ميل إلى الشرق.

كان بيلي قد أبحر خلال ليالٍ غير مقمرة، مما يفسـر ربما سـوء الحظ الذي رافقه، لكن الأمور بدأت تتغير ابتداء من يوم 18 تقريباً. لقـد بـدأ أسـطول المراكـب كلـه في واقع الأمر يجنـي كميات إضافية من السـمك مع اقتراب موعد البدر. لم يخبر تاين أي شـخص عن كمية السمك التي اصطادها، لكنه كان يعمل بسرعة على تعويض ما فاتـه خـلال الأسـابيع الثلاثـة مـن الصيد الشـحيح. ربما سـحب عدداً مماثلاً من الشباك التي علقت بصنانيرها أسماك أبو سيف لما اصطاده جونستون من أسماك الطون ذات العيون الواسعة، أي خمسة أو ستة آلاف رطـل كل يـوم. فـي نهايـة الشـهر تجمـع لديـه 40000 رطل من السـمك في المخزن، وهو ما يسـاوي نحو 160000 دولار. «تحدثت مع بيلي عن يوم 24 فقال إنه قد أتخم مركبه». قال جونستون: «كان في طريقه إلى الرجوع بينما بقينا هناك. كنا قد بدأنا رحلة الصيد للتو. في وسعك أن تتصور أنه كان سعيداً ليس إلا».

انتهى بيلي من سـحب شـبكته الأخيرة قرابة ظهر يوم 25 – لا يزال أفراد الطاقم يرتبون شباكهم – واستدار بمركبه راجعاً إلى الديار. سـيكون مركبهم أول مركب يصل إلى المرفأ وهو محمّل بالسـمك، وذلك يعني بضاعة محدودة في السوق وأسعاراً عالية. يحلم القباطنة أن يجلبوا 40000 رطل من السـمك إلى سـوق مثل تلك. كان الجو

معتدلاً، والسماء زرقاء صافية تكللها سحب عالية، وريح شمالية غربية لطخت الأمواج بالبياض. التفت دوامات من تيارات خفيفة تحت المركب من بقايا عاصفة سبق أن هبّت وولت بعيداً نحو الجنوب. كانت لدى بيلي آلة لصنع الثلج عاطلة، ومسافة 1200 ميل عليه أن يقطعها. سيتوجه إلى الميناء في الوقت الذي لا تزال فيه بقية مراكب الأسطول في منتصف الرحلة، وسيتمكن من الوصول إلى السوق تماماً في الوقت الذي يوشكون فيه أن ينتهوا من صيدهم. معنى هذا أنه سيسبقهم بأسبوعين. بكل تأكيد، في وسع المرء أن يلقي باللائمة على تغير غير ملحوظ في تيار الخليج الذي سبّب هذا التأخير، مثل ذلك التغير يمكن أن يؤثر في مسارات سمك أبو سيف، وربما أُضيف أسبوع آخر أو أسبوعان من التأخير إلى الرحلة، مما يعني وصول **أندريا غايل** إلى القلنسوة الفلمنكية بينما ينبغي عليه أن يكون قد قطع شوطاً وهو في طريقه إلى الديار. الظروف التي تضع مركباً في مكان ما وفي زمن ما، تأتي اعتباطاً لدرجة لا يمكن ترتيبها وفق سياق محدد، فما بالك بتوقعها. في ذلك المكان والزمان، كان يحتشد خمسون أو ستون من الرجال الآخرين. صيادو سمك أبو سيف، وبحّارة، وملاحون، يلتقون في مناطق من شمال الأطلسي ليس من المستغرب أبداً أن تجتاحها العواصف. بعض من هؤلاء توجهوا إلى هناك منذ شهور، وهذا شيء لا مفر منه إن أرادوا جني الأرباح، وآخرون قد اختاروا الإبحار منذ أيام قليلة مضت، وهذا خطأ فادح.

* * *

في أوائل أيلول، جاء بحار متقاعد يدعى راي ليونارد وبدأ يسأل هنا وهناك في بورتلاند، ولاية ماين، عن أشخاص يمكن أن يشكلوا أفراد طاقم يساعدون على الإبحار على متن مركبه الشراعي الذي

يبلغ طوله اثنتين وثلاثين قدماً إلى برمودا. كانت بورتلاند بلدة تكتظ بالبحارة المتمرسين، الناس فيها يمارسون سباقات الزوارق صيفاً، ويعملون ضمن طواقم المراكب التي تبحر إلى الكاريبي شتاءً، ويخصصون جزءاً من وقتهم للتزلج على مياه البحر بين هذا الفصل وذاك - وسرعان ما أخذوا ليونارد إلى كارين سمبسون، وهي واحدة من البحارة الإناث الأكثر تمرساً في المرفأ. كانت سمبسون امرأة في الثانية والأربعين من عمرها، وقد بدأت تعمل ضمن طواقم المراكب منذ أن كانت مراهقة، وتخرجت من الأكاديمية البحرية في الثلاثينيات، وعبرت الأطلسي عدة مرات على متن ناقلات النفط. بين رحلة وأخرى كانت تعمل وامرأة أخرى اسمها سو بايلاندر - في الثامنة والثلاثين من العمر - مصممة طباعة لدى أحد أصدقاء ليونارد نفسه. عرض ليونارد عليهما معاً العمل على مركبه إن كانتا على استعداد للعودة بمفردهما إلى موطنهما بعد انتهاء الرحلة إلى برمودا، وأخبرهما رئيسهما في العمل أنهما حرّتان إن شاءتا الذهاب معه. قبلتا العمل، وتم تحديد موعد للإبحار خلال عطلة نهاية الأسبوع الأخير من تشرين الأول. بعد ذلك بشهر انطلق المركب الشراعي ساتوري من خليج مارينا في بورتسموث، نيو هامبشاير، وكان محركه يهدر ببطء وهو يتحرك على نهر بيسكاتاكوا باتجاه المحيط المفتوح.

كان الجو دافئاً حتى إن أفراد الطاقم لبسوا قمصاناً خفيفة على متن المركب بينما تلونت السماء زرقاء بلون مياه المحيط الهندي في الصيف. هبّت ريح واهنة من الغرب، لم تكن سوى نسائم متقهقرة. وتزايدت سرعة مركب ساتوري رويداً على نهر بيسكاتاكوا مع تصاعد هدير المحرك، وكان يرافقه في ذلك الوقت مركب آخر. اجتاز بلدة كيتري بوينت، ومن ثم انحرف شرقاً. كان المركبان يبحران صوب قناة

عريضة في الجنوب بين ضفة جورجز وكيب كود، ومن هناك سيبحران بقوة دفع الشراع جنوباً إلى برمودا. بقيت بايلاندر في الأسفل ترتّب ركاماً فوضوياً من الأدوات والبضائع في المقصورة السفلى، بينما جلست سمبسون تتحدث مع ليونارد على منصة المركب. حامت سدم الضباب وتموجت أمام ناظريهما حتى قبل أن يتجاوزا جزيرة شوال، ومع حلول الظلام صار مركب ساتوري يبحر وحده على بحر هادئ يوحي بشيء من الغرابة.

حين انتهت بايلاندر من ترتيب التجهيزات، انحشر أفراد طاقم المركب حول طاولة في حجرة طعام صغيرة في المقصورة السفلى للمركب، وأخذوا يأكلون البيتزا التي كانت قد أعدّتها والدة سمبسون. كانت سمبسون ذات شعر أشقر تبني اللون وعينين لوزيتين إلى حدٍّ ما، ونظرة عينيها الرماديتين تبدو وكأنها تقيّم موقفاً، وتوازن الاحتمالات، وتتخذ قراراً بشأن اللحظة ذاتها. إنها امرأة ذات نزعة رومانسية - «إذا كنت تبحث عن الاستنارة فهي لن تأتيك على متن ناقلة للنفط» - لكنها في الواقع كانت مغرمة بالمحيط حتى الأعماق. لم تكن متزوجة وليس لديها أطفال. هي تمثل النموذج المثالي لفرد من طاقم مركب يخرج إلى البحر باتجاه الجنوب في نهاية موسم الصيد.

- «إذاً، يا راي، هل سبق لك أن استمعت إلى نشرة للأحوال الجوية مؤخراً؟». سألت في نقطة ما من حديثها خلال تناول العشاء.

أومأ ليونارد برأسه.

- هل سمعت أن هناك جبهة هوائية آتية باتجاهنا؟

- «لن يكون ذلك مشكلة». قال: «يمكننا دائما أن نتحول إلى خليج بزارد».

يقع خليج بزارد في الطرف الغربي من قناة كيب كود. في وسع المرء، إذا ساءت حال المناخ إلى درجة بالغة، أن يبحر طول الطريق تقريباً من بوسطن إلى نيويورك ويسلك مسارات بحرية محمية. لم يكن ذلك شيئاً محبذاً على وجه التحديد، لكنه مأمون العواقب. «اعتاد راي أن يبحر بمفرده، فإن اصطحبني معه على المركب ربما جعله ذلك يشعر أنه أكثر اقتداراً على مواجهة المصاعب». قالت سمبسون: «هناك نقطة يصبح المرء عندها متوغلاً إلى مسافة بعيدة في البحر بحيث لا يريد عندها أن يعود أدراجه، ولا يفعل شيئاً سوى الاستمرار في البعد عن الساحل. في الأيام المقبلة سأصغي إلى نشرات الأحوال الجوية، سأتخذ القرارات بنفسي، لأنني فرد من الطاقم، إذا ما كنت سأتابع الإبحار أم لا. سيكون من غير المهم بالنسبة إليّ أن أنظر إلى مستوى خبرة مالك المركب أو قبطانه».

كان ذلك يوم 26 تشرين الأول. حينئذ أوشكت مصائر كلٍّ من سمبسون، وبايلاندر، وليونارد أن تتلاقى مع مصائر عشرات الرجال الآخرين في بقعة نائية عن ساحل نيو إنغلاند.

* * *

بلا شك كان بيلي قد استمع، مثله مثل ليونارد، إلى نشرة الأحوال الجوية، لكنه بدا أقل ميلاً من ليونارد إلى فعل أي شيء بشأن ذلك. إن الزمن الذي تغطيه نشرة أحوال جوية مضبوطة لا يتجاوز يومين أو ثلاثة أيام، ويحتاج مركب الصيد إلى ضعف تلك المدة كي يصل إلى المرفأ. تعتبر تقارير المناخ عنصراً حيوياً في عملية صيد السمك، وهي على جانب كبير من الأهمية بالنسبة إلى البحارة خاصة إذا كان المركب عائداً بهم إلى ذويهم؛ ومع كل ذلك فحين يقترب موعد انتهاء الرحلة لا يفعل القباطنة شيئاً

سوى سحب شباكهم والانطلاق بأقصى سرعة ممكنة.

لأن مـن طبيعـة الأخطـاء أنهـا تتفاقـم، فكلمـا طالت الرحلة كان علـى القبطـان أن يتوخـى الحـذر أكثر عندما يبدأ الاسـتدارة بالمركب عائداً إلى الديار. يمكن لأي غلطة ولو بمقدار درجة أن تحمل مركباً إلى ثلاثين ميلاً بعيداً عن المسار الذي يقوده إلى غلوسيستر. وربما أضـاف القبطـان يومـاً لـكل رحلة تسـتغرق شـهراً إن اقترف مثل تلك الأخطـاء. عندمـا بـدأ بيلـي تاين رحلة العودة كان الاتجاه بمقدار 260 درجـة يقـوده مباشـرة إلـى كيـب آن. لكـن، ربما انتهى به المطاف إلى مكان قريب من جزيرة سابل في حال اقترف ولو خطأ طفيفاً، وذلك بحد ذاته يشكل مخاطرة فظيعة على المركب وطاقمه. («إنني أحاول دائماً أن أتفادى ذلك المكان فأبتعد عنه بمسـافة أربعين أو خمسـين ميلاً على الأقل». قال شارلي ريد). تشتهر القناة التي تقع بين سابل ونوڤاسكوتشيا بتياراتها الهادئة الباردة التي تبدأ من لابرادور حتى تعانق السـاحل على طول الممر إلى هاتيراس، إلاّ أن بيلي قرر لسـبب ما ألا يسلك ذلك الممر. لقد قرر العبور من خلال حافة مناطق الصيد باتجاه 44 درجة شمالاً - نقطة الانطلاق - ومن ثم، حالما يبتعد عن سابل يندفع إلى مسار يقوده إلى الغرب تقريباً من غلوسيستر.

تسـتخدم مراكـب الصيـد نظامـاً لتحديـد موقعها علـى أي مكان مـن بحـار ومحيطـات الكـرة الأرضية. وهذه المنظومة تسـمى جي بي أس، تحـدد الموقـع اعتمـاداً على الأقمار الاصطناعية العسـكرية التي تـدور حـول الأرض، وبعدهـا تحـوّل تلـك المعلومـات إلـى خطـوط طول وعرض. يكون الموقع المحدد على ذلك النحو بالغ الدقة ولا يحتمل فيه الخطأ إلا باختلاف ربما بلغ خمس عشـرة قدماً. وتعمل وزارة الدفـاع علـى تحريـف الإشـارات التي تسـتلمها بعض المراكب

لأن أفرادها يشعرون بالقلق من إساءة استخدام مثل هذه المعلومات الدقيقة، لكن معايير الدقة بالنسبة إلى مركب صيد ما ربما لا تتأثر إلى درجة كافية لتغيير مساره، حتى إن درجة الانحراف لا تكون مهمة في أكثر الأحيان. ويستفيد الصيادون عموماً من تلك المنظومة لإسناد المعلومات التي يحددها جهاز لوران، والذي يقيس الزمن الذي تتطلبه إشارتان راديويتان منفصلتان تنتقلان بتردد قصير لتصلا إلى المركب من محطات البث عند السواحل. تطبع البيانات على مخططات وتشير إليها مسارات بث الإشارات من مصادرها، وتحدد قراءة لوران الخطوط التي تتماشى بدقة مع موقع المركب.

لكن، حتى مع وجود منظومتين إلكترونيتين، يمكن أن تحصل الأخطاء: تضاريس أرضية عالية، أو تداخل إلكتروني، وكل أنواع الأشياء التي تؤدي إلى تحريف في الأرقام الناتجة. علاوة على هذا، فإن الرسم البياني يعطي اتجاهاً محضاً، وكأنه قابل لأن ينحرف يميناً مع تقوس الأرض، بينما يتوجب على المراكب أن تتبع مساراً منحنياً من نقطة إلى نقطة، أو ما يسمى بمسار الدائرة العظمى. ويتطلب مسار الدائرة العظمى إجراء تصحيح بمقدار إحدى عشرة درجة شمالاً على الطريق من غلوسيستر إلى القلنسوة الفلمنكية. في ليلة 24 تشرين الأول، كان بيلي تاين ينقر على جهاز لوران لتثبيت إحداثيات طريقه من النقطة التي وصل إليها عند الجزء الخلفي من بانكس، وقرأ على شاشة فيديو رسم البيانات اتجاهاً أشار إلى 250 درجة. كانت هذه المعلومات متماثلة على مسار الدائرة العظمى، والاتجاه الذي أشارت إليه البوصلة والاتجاه الفعلي للمركب عند ابتداء الرحلة، وينحرف المسار تدريجياً إلى أن يبلغ نقطة في منتصف الطريق، ومن ثم يستقيم مجدداً بينما يقترب المركب من مقصده.

بعد تحديد مسار الدائرة العظمى، وإعطاء الاتجاه المطلوب لجهاز الملاح الآلي، تحول تاين إلى جهاز الرسم البياني، وتناول ورقة رُسمت عليها خريطة ملاحية تباع بعشرة دولارات يسمّونها آي أن تي 109، خطّ عليها تاين مساراً باتجاه 250 درجة يحدد نقطة انطلاقه من حافة مناطق الصيد، ومن ثم استمر في رسم الخطوط على الخريطة مستخدماً مجموعة من المساطر المتمفصلة والمتوازية. أعاد تفحص الاتجاه الذي تشير إليه البوصلة وعدّل الخط بمقدار عشرين درجة ليتماشى مع الاختلاف المغناطيسي المحلي. (الحقل المغناطيسي للأرض لا يقع تماماً على خط واحد مع محور الأرض، في الواقع لا يقترب حتى من محورها). من شأن ذلك أن يجعله يتجاوز مناطق الصيد في غضون ثلاثة أيام. هناك يكون مساره قد وصل إلى خمس عشرة درجة، وبذلك يدخل إلى دائرة عظمى أخرى تقوده إلى غلوسيستر.

تعتبر خريطة الملاحة تلك من الوسائل المهمة التي تعطي بوضوح عرض وعمق مناطق صيد سمك أبو سيف بخاصة في فصل الصيف، ولا بدّ أن تكون على متن أي مركب صيد يجوب غراند بانكس. يُستخدم فيها مقياس رسم هو واحد لكل ثلاثة ونصف مليون، وتشمل الخريطة منطقة يمتد قطرها من نيوجيرسي تقريباً إلى غرينلاند. تصوّر الأرض بالشكل الذي ينبغي على البحارة رؤيتها، حيث إنها امتداد فارغ من المعالم تتناثر عليه نقاط تشير إلى المدن والبلدات التي تقع على ساحل مرسوم بدقة متناهية. ويُشار إلى مواقع الفنارات الإرشادية بشكل نقاط بارزة على كل رأس بحري مهجور أو بعيد بين نيويورك وجزر وولف الجنوبية في لابرادور. وتعطى مستويات الأعماق المختلفة للمياه بالأمتار بينما تُظَلل مناطق المياه الضحلة بلون

أزرق. تبدو غراند بانكس بشـكل واضح بعيدة عن شـبه جزيرة كيب كود، شـكلها غير اعتيادي يماثل في حجمه تقريباً حجم جزيرة لونغ إيلاند ويتصاعد عمقها تدريجياً حتى يصل إلى تسع أقدام. إلى الغرب من جورجز تقع القناة الجنوبية الكبرى؛ ومن ورائها مناطق ناتوكيت الضحلة ومنطقة أخرى مرقطة كأنما بقذائف مدفعية قديمة: «طوربيد تحـت الميـاه، تغيـرات غيـر متوقعة في الأعمـاق، قنابل غير متوقعة». يعتبـر خـط المئتـي قامـة مـن أبرز معالم خريطـة الملاحة، وهو يحدد الساحل بضربات عريضة كأنها ظل يتخذ زاوية منخفضة. يتحول الخط فجأة شمالاً ويلتف حول جورجز، ويطوق نوڤاسكوتشيا على بعد مئة ميـل مـن السـاحل، وبعـد ذلـك يندفع عميقاً نحو ممر سـانت لورنس البحري. إلى الشرق من الممر البحري هناك مناطق صيد قديمة هي ضفاف بورجيو وسانت بيير، بعد ذلك تُنشئ الخطوط أنشوطة هائلة تمتد في البحر باتجاه الجنوب الشرقي. هناك تقع غراند بانكس.

يمكن وصف غراند بانكس على أنها سهل فسيح مغمور بالمياه يمتد مئات الأميال إلى الجنوب الشرقي من نيوفاوندلاند قبل أن يندمج فـي الجـرف القـاري. هنـاك مجموعـة من المرتفعـات المثيرة للرعب تعـرف باسـم صخـور العـذراء، تتربـص بالقادمين نحوهـا على مبعدة سبعين ميلاً شرق سانت جونز، لكن في ما عدا ذلك فلا توجد مناطق ضحلة يمكن الإشـارة إليها. وثمة دفق من المياه الباردة يسـمى تيار لابرادور يعبر الحافة الشمالية من غراند بانكس، ويجرف معه العوالق التـي تقتـات عليهـا الأسـماك فـي ذلك المكان، ودفـق آخر من المياه الدافئة التي تنسـاب بتراخٍ يسـمى تيار شـمال الأطلسـي، يتسلل باتجاه أوروبا إلى الشـرق من القلنسـوة الفلمنكية. ويوجد سـيل يلتف حول الجـزء الخلفـي مـن غرانـد بانكس يسـمى المنحـدر، وهو تيار بارد لا

تتجاوز سرعته نصف عقدة ويستمد قوته عموماً من حركة المياه إلى الشـرق مـن تلـك المنطقـة. تحـت التيار المنحدر مباشـرة يتحرك تيار الخليـج الـذي تصـل سـرعته إلـى ثـلاث أو أربع عقـد. غالباً ما كانت الدوامات البحرية تنفصل عن تيار الخليج، وتستمر في الالتفاف حول نفسـها حتى تلتقي بتيار شـمال الأطلسـي، وبذلك فهي تسـحب معها كل مـا هـو موجـود فـي تلـك البيئـة من أنظمة غذائيـة. هذه الدوامات تسمى حلقات الجوهرة. حين تتباعد تلك الحلقات عن بعضها بعضاً تموت الأنظمة الغذائية ولا يبقى لها أثر.

أراد بيلي في ذلك الوقت أن يسـلك ممراً يقع بين تيار الخليج من جهة الجنوب وجزيرة سابل من الشمال. إنه مضيق مستقيم نسبياً لا يعاكس التيار الرأسـي الدافئ أو يقترب كثيراً من سـابل. إذا أفلح في الإبحار على مدار الساعة فلن تستغرق الرحلة، مثلما كان يطمح، أكثر من أسـبوع، يمكنه حينها اصطياد عصفورين بحجر. كان محرك الديزل يخفق بلا هوادة منذ شهر حتى الآن، ومن دون الانشغال بالعمل سيبدو صوته صاخباً بشكل جهنمي. ليست هناك طريقة للفرار من تلك الضوضـاء، إنهـا تختـرق الجمجمة، وتعتصـر المعدة، وتجعل الأذنين تطنـان. لـو لـم يكـن أفـراد الطاقـم محرومين من النـوم إلى حدٍّ فظيع لـكان ذلـك يشـكل وضعـاً مزعجـاً لا يمكـن أن يطاق، ومع ذلك فقد كان صـوت المحـرك يتغلغـل إليهـم وهم على أسـرّتهم، ويطل عليهم مرتين في اليوم حين يقفون حراسـاً للدفة. بعد يومين ونصف اليوم، كان **أندريا غايل** قد قطع نحو 450 ميلاً، ووصل تماماً إلى حافة الجرف القاري. كان الجو معتدلاً وهناك أمواج هادئة تتدحرج آتية من الشمال الشرقي. عند الساعة 3:15 من ظهيرة يوم 27 تشرين الأول، رفع بيلي تاين علم خفر السـواحل الكندية على صواري المركب ليخبرهم أنه

سيدخل المياه الكندية. «هذا مركب الصيد الأميركي **أندريا غايل**، رقمه و ي س 6681»، قال. «نحن نتخذ مسار 49.05 درجات غرباً، وفي طريقنا إلى نيو إنغلاند. كل ما اصطدناه من سمك مرتب جيداً في المخازن».

منحه خفر السواحل الكندية في سانت جونز الموافقة على الإبحار. كانت أغلب مراكب أسطول صيد السمك تبعد عنهم مسافة بضع مئات من الأميال إلى الشرق، وألبرت جونستون على بعد المسافة ذاتها إلى الجنوب. لم تعد جزيرة سابل تعترض الطريق، لذا انحرف بيلي أربع عشرة درجة وجعل غلوسيستر مرمى سدّد نحوه مركبه. كانوا متجهين غرباً إلى حدٍّ ما، وسلكوا مساراً ضمن دائرة عظمى اعتماداً على الملاح الآلي. حين أرخى الليل سدوله انطلق صرير من جهاز الفاكس عندما وصلتهم رسالة تضمنت خريطة مناخ كندية عبر الأقمار الاصطناعية. كانت الخريطة تشير إلى إعصار يهب بعيداً عن برمودا، وجبهة هواء باردة قادمة من التخوم الكندية، وعاصفة في طور التشكل فوق البحيرات العظمى. كلها كانت في طريقها إلى غراند بانكس. بعد دقائق معدودات من رسالة الفاكس اتصلت ليندا غرينلو.

- «بيلي، هل رأيت خريطة الملاحة؟». سألت.
- «نعم رأيتها»، قال.
- ما رأيك؟
- يبدو أنها ستكون ليلة عسيرة.

اتفقا على التحدث في اليوم التالي، وهكذا أعطاها بيلي لائحة بالمواد التي سيحتاج إليها. لم تكن لديه أدنى رغبة في التحدث مع بوب براون. قطعا الاتصال، ومن ثم سلّم بيلي الدفة إلى مورف ونزل

ليتناول العشاء. إنهم على متن مركب فولاذي كبير يحمل 40000 رطل مـن السـمك فـي مخزنـه، إضافـة إلى الثلج. يتطلـب الأمر قدرةً كبيرةً لإغراق مركب مثل ذاك. قرابة السـاعة التاسـعة، بزغ نصف قمر من ميسـرتهم. كان الهواء هادئاً، والسـماء زاخرة بالنجوم. على بعد ألفي ميل منهم كانت الأنظمة المناخية قد بدأت بالتدهور.

سبطانة البندقية

لم يكن في وسع الرجال إلا أن ينظر بعضهم إلى بعض من خلال ستارة الثلوج المتساقطة بغزارة، من الأرض إلى البحر، من البحر إلى الأرض، وأدركوا جميعاً كم كانوا تافهين.

- سفينة ترسو على الصخور. مرفأ نيو بري، ماساشوستيس، 1839، لم ينجُ أحد.

سدني بيرلي: العواصف التاريخية في نيو إنغلاند، 1891

هناك نوع من الإجحاف يكتنف صيد سمك أبو سيف. من السهولة جداً أن تقع المراكب في حبائل ينصبها لهم البحر. حين تتبدل حالة الجو من دون سابق إنذار، ويكشف البحر عن وجهه القبيح الذي يصعق كل من يراه، يقف أفراد الطاقم عاجزين عن عمل أي شيء سوى إزاحة الألواح الخشبية التي تغطي فتحات تصريف المياه، وتشغيل جهاز الفيديو، ووضع ثقتهم في متانة فولاذ مركبهم الذي ربما كان مطواعاً أكثر من الخشب. ومع كل ذلك، فكل رجل على متن واحد من تلك المراكب لا بدّ أن يكون على علم أن هناك أمواجاً في تلك الأماكن في وسعها أن تشقّ مركبهم إلى نصفين مثل جوزة الهند. كان علماء المحيطات قد حسبوا نظرياً أقصى ارتفاع يمكن أن تصل إليه الأمواج التي تجرفها الريح فقدّروه بنحو 198 قدماً، في إمكان موجة بذلك الحجم أن تقوض حتى ناقلات النفط،

ولا حاجة إلى ذكر مركب صيد يبلغ طوله اثنين وسبعين قدماً.

حالما ينغمس المرء في عمل مجحف مثل ذاك يصبح من الصعب عليه تحديد الوقت الذي يتوقف فيه. اعتاد القباطنة بشكل روتيني أن يحمّلوا مراكبهم بأقصى ما تستوعبه من الحمولة، هم يتجاهلون أي تحذيرات تتوقع بالعواصف، ويرتبون أطواف النجاة في حجرة الدفة، ويتركون منارات الطوارئ الراديوية عاطلة. وكثيراً ما تجاهل أصحاب المراكب وقباطنتها تحذيرات مفتشي خفر السواحل حين يقولون لهم ألا يفكروا مطلقاً في الخروج إلى البحر، بحيث إنهم حتى لا يفكرون في أخذ احتياطاتهم الأساسية. «لسنا بحاجة إلى كل ذلك لأننا لا ننوي الغرق». إنها جملة اعتاد أن يسمعها مفتشو خفر السواحل. من بين الأشرطة الفيدوية التي يحتفظ بها مكتب خفر السواحل في بورتلاند هناك شريط - كثيراً ما يتم عرضه على الصيادين المحليين كلما أمكن ذلك - تم تصويره من حجرة دفة مركب تجاري خلال هبوب عاصفة عاتية بكل معنى الكلمة. يظهر الشريط ذلك المركب وهو يصعد ويهبط، يصعد ويهبط على ظلمات بحر لُجاجٍ مخطط بالزبد الأبيض. في لحظة ما قال القبطان، وقد بدت نبرة تعجرف باهتة في صوته: «نعم، هذا هو المكان الذي ترغبون في أن تكونوا فيه، تماماً في حجرة الدفة، إنها ميدانكم الضيق -».

في تلك اللحظة غطى الشاشة جدار من المياه بحجم منزل. لم تكن تلك الموجة أكبر من بقية الأمواج لكنها كانت صلبة ومشحونة بالزبد، وبالتأكيد فهي موجة عمودية. ابتلعت المركب بالكامل، من مقدمته إلى جزئه الخلفي، بحجرة دفته وصواريه، وتفجّرت كل الكوات. آخر شيء التقطته الكاميرا هو صفحة مياه بيضاء تندفع نحوها كأنها قبضة ضخمة مبللة.

كلما أخذتك نشـوة الصيد إلى مكان بعيد عن السـاحل، تقلص استعدادك للتصرف بعجرفة. يعرف أي شخص على زورق للنزهة في عطلة نهاية الأسبوع أن أفراد خفر السواحل لن يترددوا في انتشاله من أي نوع من الغباء يقحم نفسه فيه، لكن مراكب الصيد لا تعطي فرصة للجوء إلى ذلك الخيار. إنهم يعملون على بعد أربعمئة أو خمسـمئة ميـل مـن السـاحل، ضمـن مسـافة تقـع خارج المدى الـذي تصل إليه مروحية. وهكذا فقد كان بيلي - وهو صياد سمك محترف في المياه الزرقـاء - يكـنّ احترامـاً مذهـلاً لمثـل تلك القبضـة الضخمة المبللة. عندما اسـتلم بيلي خريطة المناخ عبر الفاكس كان بلا شـك قد أخبر طاقم المركب أن هناك شيئاً جسيم الخطورة قادماً على الطريق. هناك أشياء محددة يمكن أن يفعلها المرء لتجاوز عاصفة تداهمه في البحر، وسواءً أكان أفراد الطاقم يقومون بها، وأكانت طريقة أدائها تتم بالشكل المطلوب، فذلك يعتمد على مدى إحساسهم بالتعب. لقد مارس بيلي الصيـد طـوال حياتـه. ربمـا لـم يفكّر مطلقاً في شـيء من المحتمل أن يُغرِق مركبه، أو ربما كان البحر كابوسـه الوحيد الذي لا يزال يقضّ مضجعه كل ليلة.

بـدأ أفـراد الطاقـم الحاذقـون، الذيـن اسـتبد بهم القلـق يتأكدون مـن فتـح كل منافـذ تصريـف الميـاه، وفتحوا كل كوّة، وكل باب منيع على المياه في المركب. من شأن ذلك أن يمنع الأمواج الكاسرة من تحطيم كل شيء يقف في طريقها فتفتحه عنوة وتغرق مخزن السمك. تفقدوا فتحات مخزن المؤن حيث توجد آليات التوجيه، وحرصوا على كونهـا آمنـة. هنـاك الكثيـر من المراكب التي تعرضت للمتاعب عندما غـرق مخـزن المـؤن. تفقـدوا مصفيات مضخة قـاع المركب والتقطوا كل النفايات والأنقاض التي كانت طافية على مياه القاع. نظفوا متن

المركب من أي شيء كمعدات الصيد والشباك، والحراب والخطافات، والمعاطف الملطخة بالزيوت، والجزم ووضعوها في أماكنها الخاصة. رفعوا ألواح البالوعات حتى يصرّف المركب المياه من منصته. أحكموا ربط المرساة. ربطوا براميل الوقود والماء بحبال مزدوجة على منصة ظهر الحوت. أغلقوا منافذ غاز البروبين في الطبّاخ. ربطوا أي شيء معرّض للانكسار في حجرة المحرك ويمكن أن يسبب ضرراً. رتبوا خزانات الوقود على متن المركب بحيث تكون بعضها فارغة والأخرى مليئة قدر الإمكان. ذلك يمكن أن يقلل ما يسمى تأثير السطح - سائل يتدافع هنا وهناك في البراميل، ممّا يؤدي إلى تغير مركز الجاذبية.

يدفع أصحاب مراكب الصيد مبلغاً إضافياً قليلاً إلى فرد من الطاقم يشرف على عمل المحرك، ويتفقده بين حين وآخر. لكن، بالنسبة إلى **أندريا غايل**، لم يكن فيه مثل هذا التخصص في العمل، بيلي هو الذي كان يشرف على المحرك بنفسه. كان يهبط درجات السلم المؤدية إلى حجرة المحرك كلما وجد فسحة من الوقت فيلقي نظرة على لائحة الفحوصات التي من الضروري تنفيذها: زيت المحرك، والهيدروليك، وأنابيب الوقود، ومنافذ الهواء، والحواقن. وكان يتأكد أيضاً من صلاحية أجهزة الإنذار في حالة الحريق أو ارتفاع منسوب المياه الزائدة، ومن عمل مضخات قاع المركب. كان يختبر عمل المولد المساند. يوزع حبوب دوار البحر على من يريدها. ثبّت موقعه على الخريطة وحسب إمكانية تأثير المناخ في تحريف مساره. خمّن في ذهنه طبيعة الموقف في حالة داهمتهم موجة وعطلت أجهزتهم الإلكترونية. تفحص مصابيح الطوارئ، وستر النجاة، وصور ابنتيه. وبعد كل هذا استقر رأيه على أن يبقى منتظراً.

في ذلك الوقت كانت السماء غائمة والبحر لا يوحي إلاّ بالهدوء،

هبّت ريح خفيفة من الشمال الغربي بالكاد كانت تؤثر في البحر. قبل عاصفة بورتلاند العاتية التي حدثت سنة 1898، أبلغ أحد القباطنة وهو يصف حالة الجو: «إنها أروع أمسية رأيتها على الإطلاق». وبعد ذلك ببضع ساعات لقي 450 شخصاً حتفهم. لم يكن الوضع بمثل ذلك الهدوء في الواقع، لكنه كان يوحي بالهدوء ليس إلاّ. حامت ريح قاربت سرعتها عشر عقد وتدافعت الأمواج فبلغت ست أقدام ودوّمت بتثاقل تحت المركب. عبر **أندريا غايل** من شمال الموقع الذي كان فيه ألبرت جونستون خلال الليل، ومع حلول الفجر تمكنوا من الوصول إلى الحافة الغربية من غراند بانكس، على مسار 52 درجة غرباً. كانوا قد قطعوا نصف المسافة إلى ديارهم. زحفت بواكير أضواء الفجر الواهنة إلى سماء مرقطة بنتف من الغيوم، ذات لون مخملي كأنها سمك السلمون، وبدأت الريح تتحول رويداً إلى اتجاه الجنوب الشرقي. تلك كانت تسمى ريحاً متراجعة، إنها تتحرك عكس اتجاه عقارب الساعة على البوصلة وهي تعني عادة بوادر مناخ سيئ. الريح المتراجعة ريح خبيثة، إنها اللمسة الأولى من يد نائية تنبّه من أراد أن يتنبّه إلى جبهة هوائية منخفضة الضغط على وشك أن تبدأ بالدوران حول مغزل الإعصار.

ثم وصلت رسالة فاكس أخرى:

> إعصار غريس يوشك أن يتحرك. سيتحول إلى اتجاه شمال شرقي ويتسارع في تطوره إلى عاصفة خطيرة تتحرك شرقاً بسرعة 35 عقدةً. ستتحول العاصفة إلى اتجاه جنوب شرقي وتتباطأ بعد مرور 12 ساعة. ريح متوقعة تتراوح من 50 إلى 65 عقدةً وأمواج يتراوح ارتفاعها من 22 إلى 32 قدماً ضمن شبه دائرة محيطها 400 ميل بحري.

بـدت الرسـالة وكأنهـا مسـتودع مـن الأنباء التـي لم يكن صيادو السمك يريدون سماعها. أظهرت خريطة مرفقة بالرسالة إعصار غريس كأنه دوامة هائلة تلتف حول برمودا، إلى جانب عاصفة في طور النشوء والارتقاء بدت على شكل مجموعة من الخطوط البارومترية المشوشة إلـى الشـمال تمامـاً مـن جزيـرة سـابل. يتلقى كل مركب في أسـطول مراكب الصيد هذه المعلومات. قرر ألبرت جونستون، الذي كان في مكان بعيد جنوب مناطق الصيد، أن يتوجه إلى الشمال الغربي مقتحماً الميـاه البـاردة لتيـار لابـرادور. «الميـاه الباردة أثقل». قال: «ويبدو أنها ذات تأثير أفضل في الريح، فهي لا تؤدي إلى إثارة مثل تلك الأمواج المتلاطمة». أما بقية مراكب الأسـطول فقد بقيت في ناحية الشـرق، كانـت تنتظـر لتـرى مـا الـذي يمكن أن تفعله العاصفة. لن يتمكنوا من الوصول إلى المرفأ في الوقت المناسـب على كل حال. كان مركب الكونـت هو لانـد، الـذي يبحـر على بعـد مئة ميل جنوب بيلي، يتوجه مباشرة إلى أسنان ذلك الفك المفترس. وعلى مبعدة مئتي ميل شرقاً، هنـاك مركـب نقـل حاويـات مسـجل في ليبيريا باسـم زارا، وهو أيضاً كان في طريقه إلى نيويورك. قرر راي ليونارد على المركب الشراعي ساتوري ألاّ يتوجه إلى المرفأ، اتخذ مساراً يقوده إلى جنوب برمودا. تابع مركب فجر لوري 8 مسيره إلى مناطق الصيد بينما قصدت سفينة أيشن مارو 78، التي كانت على مسافة 150 ميلاً جنوب جزيرة سابل، مرفأ هاليفاكس باتجاه الشـمال الشـرقي. كان على بيلي إما أن يضيّع عدة أيام محاولاً الابتعاد عن طريق العاصفة، أو المحافظة على مساره إلى الديار. لا بدّ أن تكون حقيقة وجود مخزن مليء بالسمك، وثلج قليل يكاد لا يكفي، قد أملت عليه قراره الذي اتخذه.

- «هو فعل تسـعين بالمئة مما كان سـيفعله أي واحد منا. رفع

أغطيـة فتحـات تصريـف الميـاه وبقي ينتظـر». قال تومي باري، قبطان مركب أليسـون: «كان قد مضى عليه أكثر من شـهر في البحر. وربما قال لنفسه، (تباً لكل ذلك، لقد رأينا ما يكفينا من هذا الهراء). وتابع الإبحار إلى غلوسيستر».

* * *

يشـغل مكتـب بوسـطن لخدمـات الأنواء الجويـة الوطنية الطابق الأسفل من بناية منخفضة مشيّدة بالقرميد واقعة على درب رملي في الجانب الخلفي من مطار لوغان. كانت النوافذ ذات الزجاج السميك تتيـح للمـرء أن يلقـي نظـرة ممتزجـة بلون زجاجي خفيف على قاعدة فرعيـة لمكـوك الفضـاء التابـع لسـلاح الجو الأميركي، وعلى مسـاحة شاسـعة مـن الأرض الخـراب التـي تغطيهـا أكـوام الحصـى والرمال. في إمكان المختصين في خدمات الأرصاد أن يراقبوا على شاشـات رادراتهم طائرات سلاح الجو النفاثة وهي تعبر على ممرات المدرج جيئة وذهاباً من خلف سياج رمادي. كانت حافات التوازن، الموجودة في أجنحتها، تبرز من فوق السـياج حينما تطوف كأنها أسـماك قرش فضيّة تسبح في بحر من الكونكريت.

غالبـاً مـا كانـت الريـح تتحول من الغرب إلى الشـرق في أرجاء البلاد، وفي الإمكان ملاحظة ذلك من خلال سريان التيار النفاث من إحدى الطائرات. بعبارة صريحة جداً، يعني التوقع بحالة الطقس بكل بسـاطة أن تنادي على الأشـخاص الموجودين معك وتطلب منهم أن ينظروا من النوافذ. في الأزمنة الماضية - بالضبط بعد انتهاء الحرب الأهلية - كانت خدمات الأنواء الجوية الوطنية تعمل تحت إشـراف هيئـة أركان الحـرب، لأنهـا الوكالـة الوحيـدة التـي تمتلـك الأنظمـة والتقنيات التي يُعتمد عليها في استقاء المعلومات من الشرق بشكل

أسرع من حركة الريح نفسها. بعد أن تضاءلت أهمية التلغراف انتقلت خدمات الأنواء الجوية إلى وزارة الزراعة، وانتهى بها المطاف في نهاية الأمر إلى وزارة التجارة، التي تشرف على الطيران التجاري والنقل عبر الشاحنات بين مختلف الولايات. كانت مكاتب الأنواء الجوية في الأقاليم تتوزع في أماكن نائية وقاحلة، مثل ساحات المصانع خارج المدن أو المناطق المتاخمة للمطارات الجوية. كان العاملون في تلك المكاتب يغلقون النوافذ بإحكام لأنهم لا يتمكنون من العيش من دون التبريد المركزي. القليل جداً من الهواء الذي ينبغي عليهم دراسته كان يتسلل إلى الداخل فعلاً.

يوم 28 تشرين الأول كان يوماً عصيباً أشرقت الشمس فيه على بوسطن ولفحتها بحرارتها اللاهبة، وصلت درجة الحرارة إلى الخمسين مع ريح عنيفة كانت تهبّ باتجاه المحيط. اجتاز أحد الموظفين الكبار في مكتب الأرصاد، واسمه بوب كيس، أرضية الغرفة المفروشة بالسجاد، وتباحث مع غيره من المختصين الموجودين معه في مناوبة ذلك اليوم. كان أغلبهم جالسين يحملقون في شاشات حواسيبهم الزرقاء، يتفحصون باهتمام أعمدة الأرقام التي ظهرت عليها - الضغط البارومتري، ونقطة الندى[1]، ومدى الرؤية - وينقرون على لوحات مفاتيحها. خلف مكتب متابعة الطيران هناك صف من هواتف الخطوط الساخنة: إدارة الطوارئ الحكومية، ودائرة الطوارئ الإقليمية، وطوارئ الأعاصير. مرتان في اليوم كان هاتف إدارة الطوارئ الحكومية يرن ويقفز شخص ما من المكتب ليرد عليه. في الطرف الآخر من الهاتف يتكلم أحد المسؤولين في الولاية ليتأكد من قدرتهم على تحذير الناس في حالة حدوث ضربة نووية.

(1) نقطة الندى: الحرارة التي يبدأ عندها البخار في التكاثف. م

كان كيس رجلاً أصلع، يتقن عمله جيداً، هو في منتصف الخمسينيات من العمر. عُلقت على جدار مكتبه صورة ملتقطة بواسطة الأقمار الاصطناعية لإعصار على وشك أن يداهم ساحل ولاية مريلاند. كان يتولي إصدار نشرة توقعات الأحوال الجوية الإقليمية استناداً إلى التصوير عبر الأقمار الاصطناعية ونظام للأرصاد الجوية يشمل الولايات كافة يسمى شبكة التوقعات الدقيقة المحدودة، وهي شبكة متداخلة مع خريطة البلاد حيث تتركز نقاط جمع البيانات في زواياها. وتطلق من هناك مناطيد مرتين في الأسبوع لقياس درجات الحرارة، ونقطة الندى، والضغط البارومتري، وسرعة الريح، وتدوّن المعلومات مجدداً على الخريطة باستخدام أداة لقياس الزوايا. ترتفع المناطيد إلى 60,000 قدم ومن ثم تنفجر، أما المعدات التي تحملها فتهبط إلى الأرض بمظلات. عندما يعثر الناس عليها يرسلونها، ولو عبر البريد، إلى دائرة خدمات الأرصاد. يتم إدخال البيانات التي تستخلص من تلك الشبكة، إضافة إلى مدخلات من ألف محطة طرفية أخرى، أو نحو ذلك، تنتشر في أرجاء البلاد، إلى حاسبات ضخمة موجودة في المركز الإقليمي للأرصاد الجوية في كامب سبرنغ، مريلاند. وتعمل الحاسبات وفق نماذج رقمية قياسية للأحوال الجوية ومن ثم تبعث استنتاجاتها وتوقعاتها إلى المكاتب الإقليمية، حيث تجرى عليها تعديلات من قبل مختصين محليين في مجال الأرصاد – لا يزال البشر يضفون لمساتهم الخاصة، كما يقول المختصون في الأرصاد – التي يقيّمون فيها نتائج النشرات الجوية قبل إعلانها. هناك عنصر له علاقة بالحدس يضاف إليها لا تتمكن حتى أقوى وأدق الحاسبات من استنتاجه.

في وقت مبكر من اليوم السابق، كان كيس يدأب على مراقبة

شيء ما اعتادوا أن يسموه غوراً طويلاً ضيقاً بين أمواج قصيرة يطفو عالياً، كان ينزلق باتجاه الجهة الشرقية من البحيرات العظمى، على صور الأقمار الاصطناعية بدا ذلك مثل منحنى بشكل حرف S من الهواء الجاف المعتدل يتحرك جنوب كندا. تكون جبهات الهواء الباردة أكثر كثافة من جبهات الهواء الدافئ، وتتطور تموجات ضخمة بصورة بطيئة على طول حافاتها وتتدحرج نحو الشرق – من جوانبها، كما حصل فعلاً – تشبه إلى حدٍّ كبير تموجات البحر الهائلة. تصبح التموجات واضحة أكثر فأكثر إلى أن تنفصل الذروة عن بقية أجزاء الجبهة الدافئة وتبدأ بالدوران حول نفسها. وهذا ما يسمى بمنخفض قطع، أو جبهة محبوسة. يتعرض الهواء لحالة امتصاص داخلي نحو المركز، وتظل المنظومة تلتف كالمغزل أسرع فأسرع، وخلال ساعات من الزمن تحدث العاصفة.

تعتبر آليات أي إعصار من حيث الأساس مماثلة لمنخفض القطع، لكن أصولها تختلف. الأعاصير تهبّ في المياه الفاترة حول خط الاستواء. وعندما ترتطم تلك الكتلة الهوائية بخط الاستواء فهي تضرب على نحو يخلو من أثر ارتجاجي، بشكل غير مكهرب، إنها مجرد حزمة قصيرة من الضوء لا تؤدي إلا إلى تسخين قدم مربعة من المياه تقريباً. وكلما توغل المرء من الشمال إلى الجنوب، مالت زاوية سقوط أشعة الشمس وزادت عدد الأقدام المربعة من المياه التي تسخن، لذلك فالمياه لا تسخن كثيراً. البحار الاستوائية تسخن طوال فصل الصيف وتتبخر كميات هائلة من مياهها في الهواء. تكون المياه المتبخرة غير مستقرة وتكتسب طاقة تبقى كامنة فيها، فهي تكاد تشبه جلمود صخر على قمة تل، يمكن لدفعة خفيفة أن تطلق العنان لقوة مدمرة هائلة. علاوة على ذلك، يؤدي انخفاض درجة حرارة الهواء إلى

التقليـل مـن معـدل تبخـر المياه فتتكاثف ويهطل المطر وبذلك تتحرر طاقتهـا الكامنـة مـن جديـد وتتفرغ فـي الجو. يحتوي الهواء فوق قدم مكعبة واحدة من المياه الاستوائية على طاقة كامنة تكفي لأن تجرف سيارة إلى مسافة ميلين. ويمكن لأي عاصفة رعدية أن تجهز من القدرة الكهربائية ما تحتاج إليه الولايات المتحدة لأربعة أيام.

يكون الهواء الدافئ أقل كثافة من الهواء البارد، إنه يرتفع عالياً فـوق سـطح المحيـط، ثـم يبرد في طبقـات الجو العليا، ويتخلص من رطوبتـه قبـل أن يعـود مجـدداً إلـى الأرض. تتشـكل سـحب متراكمة هائلـة وتتكاثـف بالتدريـج علـى المناطـق التـي يتصاعـد منهـا الهواء، يرافقها رعد، وبرق، ومطر غزير لدرجة فظيعة. ما دامت توجد وفرة مـن الميـاه الدافئـة، تلملـم العاصفة الرعدية نفسـها، وتتحول الرطوبة إلى مطر خفيف وريح مفاجئة. وربما تتجمع عواصف رعدية أخرى وتصطف على طول الحافة الأمامية لجبهة باردة فيتشكل عنها ما يسمى خـط العاصفـة، وكأنمـا هنـاك محرك هائـل القدرة يعمل بفعل الحمل الحراري الذي يرتفع إلى مسـتوى شـاهق وتمتد تأثيراته الشاسـعة من بداية الأفق إلى نهايته.

تبـدأ الأعاصيـر عندمـا تتشـكل عقـدة ملتويـة ضئيلة - اضطراب فـي مسـارات الريـح الموسـمية، أو عاصفـة غبـار تهـبّ نحـو البحـر مـن الصحـراء - وتتفاقـم شـدتها فـي طبقات الهـواء العالية. يبدأ خط العاصفـة بالالتفـاف حـول العقدة، سـاحباً معـه الهواء الدافئ المتقلب فيرسله إلى الأعلى وتتجمع عدد من الدوامات في مركزه. كلما زادت كمية الهواء المسحوب بداخله، تضاعفت سرعة دورانه، وزادت المياه التي تتبخر من سطح المحيط. تتصاعد المياه المتبخرة حتى تبلغ قمة تلـك المنظومـة وعندئـذ تنطلـق الأمطار والحرارة الكامنة فيها. بالتالي

تبدأ المنظومة بالدوران بسرعة فائقة حتى إن الهواء المتصاعد بحركة لولبية في الداخل لا يعود في وسعه التغلب على قوة الطرد المركزي والوصول إلى المركز. وبذلك تكون عين العاصفة قد تشكلت، وهي عبارة عن عمود من الهواء الجاف محاط بجدار صلد من الريح. كثيراً ما تحبس طيور المناطق الاستوائية في الداخل ولا تتمكن من الفرار. بعد ذلك بأسبوع أو نحو ذلك، بعد أن تتمزق المنظومة، ربما وجدت طيور الفرقاط[1] والبلشون الأبيض أنفسها مثلاً فوق نيوفاوندلاند أو نيوجيرسي.

يعتبر الإعصار الذي يبلغ ذروته أعظم قوة على الأرض، فلا تحتوي ترسانات الأسلحة النووية لدى الولايات المتحدة والاتحاد السوفياتي السابق مجتمعان على طاقة كافية لتحريك إعصار ولو ليوم واحد. إن الإعصار النموذجي الذي يغطي مليون ميل مكعب من الجو يمكن أن يوفر كل الطاقة الكهربائية التي تحتاج إليها الولايات المتحدة لمدة ثلاث أو أربع سنوات. خلال الإعصار الذي حدث في يوم العمال سنة 1935، تجاوزت سرعة الريح 200 ميل في الساعة وحوصر الناس خارج منازلهم بحيث دفنوا تحت الرمال. لم يرَ عمال الإنقاذ منهم شيئاً سوى أحذيتهم. ورافقت الإعصار كميات هائلة من الأمطار - وصلت إلى خمس بوصات في الساعة - بحيث انجرفت التربة. كانت سفوح التلال تنزلق نحو الوديان، والطيور اختنقت غرقاً حتى وهي تطير، لم تقدر على حجب مناخيرها المتجهة إلى الأعلى. في سنة 1970، أغرق أحد الأعاصير نصف مليون من البشر في ما يعرف الآن ببنغلاديش. أما في سنة 1938، فقد قوّض إعصار آخر كل شيء في بلدة بروفنس، جزيرة رودي، ودفنها على عمق عشر أقدام

(1) الفرقاط: طائر بحري يسلب طعام الطيور الأخرى. م

في مياه المحيط. كانت الأمواج التي تولدت نتيجة تلك العاصفة هائلة الحجم إلى درجة أنها كانت تهز الأرض بالفعل؛ لقد التقطت أجهزة رصد الزلازل تأثيراتها من مسافة خمسة آلاف ميل.

كان هناك نوع أقل تأثيراً من هذه الأعاصير في طريقه إلى غراند بانكس، هو إعصار غريس، وكأنه سمكة مفلطحة تجوب البحر في أواخر موسم الصيد، ومع ذلك فلا يزال يحتوي على ما يكفي من الطاقة لتدوير ذراع منظومة عواصف أخرى تقع خارج نطاق الخريطة. بصورة اعتيادية، يمكن أن يصل إعصار غريس إلى الساحل في مكان ما من كارولينا الشمالية والجنوبية، لكن جبهة الهواء الباردة نفسها التي تفتق عنها غور الأمواج القصيرة الطافية كانت أيضاً تغلق عليه الطريق إلى الساحل. (هواء بارد كثيف للغاية، ومنظومات مناخ دافئ تميل إلى الوثوب منها كأنها كرات لعبة تمارس على الشواطئ ترتطم بجدار من القرميد). وفقاً لنماذج التغيرات الجوية المسجلة في الحواسيب الضخمة في مريلاند، فمن المتوقع أن يرتطم إعصار غريس بجبهة الهواء الباردة ويندفع بقوة شديدة باتجاه الشمال، مباشرة نحو غور الأمواج القصيرة. الريح بكل بساطة مجرد هواء يندفع من منطقة ذات ضغط عالٍ إلى منطقة منخفضة الضغط، وكلما زاد اختلاف الضغط، تفاقم معدل السرعة التي يهبّ فيها. من شأن جبهة هواء باردة آتية من القطب الشمالي، وتُحاذي منخفضاً جوياً يلقى إسناداً من الإعصار، أن تؤدي إلى إحداث انحراف في الضغط ربما لم يرَه المختصون في الأرصاد الجوية في حياتهم.

في نهاية الأمر، فإن ذلك المحرك الجبّار الذي يقف وراء كل هذا النشاط هو التيار النفاث، إنه نهر من الهواء البارد يتدفق ضمن ارتفاعات عالية حول الكرة الأرضية بسرعة ربما تصل إلى ثلاثين أو

أربعين ألف قدم. وعاجلاً أم آجلاً تنسحب كل العواصف، وجبهات الهواء الباردة، وأغوار الأمواج القصيرة نحو الشرق بفعل الريح في طبقات الجو العليا. لا يكون التيار النفاث شيئاً مستقراً، إنه ينتفض ويتشنج على الدوام مثل أنبوب الإطفاء المرتخي، يمكن أن يجعل الجبال تتمايل، ويجرف كل ما يجده في طريقه على السهول. هذه الأمور غير المألوفة تسبب دوامات هوائية هائلة بحجم القارات تطوف كالبالونات آتية من القطب الشمالي كجبهات باردة عميقة الغور. إنها تسمى 'الأعاصير المعاكسة لأن الهواء البارد الموجود داخلها يتدفق إلى الخارج وباتجاه عقرب الساعة، عكس اتجاه المنخفض الجوي. أحياناً تتطور الأمواج ذات الضغط المنخفض على طول الحافة الأمامية لهذه الأعاصير المعاكسة. وبين الفينة والأخرى، تتكاثف واحدة من هذه الأمواج شيئاً فشيئاً حتى تتحول إلى عاصفة كبرى. أما السبب في حدوث تلك الظاهرة والوقت الذي تحدث فيه، فهما لا يزالان خارج قدرات العلم على التوقع. الأمر يحدث بالأساس فوق مناطق يمكن أن يرتطم فيها أنبوب التيار النفاث بهواء المناطق شبه القطبية، البحيرات العظمى مثلاً، وتيار الخليج بعيداً عن هاتيراس، والجزء الجنوبي من جبال أبالاش. ولكون الهواء يتدفق بعكس اتجاه عقارب الساعة حول هذه العواصف فالريح تأتي من الجهة الشمالية الشرقية خلال حركتها من اليابسة. لذلك السبب فهي تسمى ناعورة المشرق. لكن علماء الأرصاد يملكون اسماً آخر لها: إنهم يسمونها القنابل الموقوتة.

ظهرت أولى علامات العاصفة في وقت متأخر من يوم 26 تشرين الأول، عندما كشفت الصور التي التقطتها الأقمار الاصطناعية عن ميلان طفيف في الحافة الأمامية لجبهة الهواء الباردة فوق أنديانا الغربية. كان ذلك التغير الضئيل عبارة عن جيب من الضغط البارومتري

المنخفض - غور أمواج قصيرة - مطوق بجدار الجبهة الباردة ويجري بسرعة 20,000 قدم. إنه الجنين الذي ينمو في أحشاء العاصفة. تحرك الغور نحو الشرق بسرعة أربعين ميلاً في الساعة، واشتدت قوته وهو يمضي. تتبّع الحدود الكندية إلى مونتريال، وانقطع عن الاتجاه شرقاً فوق ماين الشمالية، واجتاز خليج فندي ونوڤاسكوتشيا خلال الساعات الأولى من يوم 28 تشرين الأول. مع حلول فجر اليوم التالي، كانت قد تشكلت زوبعة كاملة ظلت تتحرك باهتياج وعنفوان شمال جزيرة سابل. تفككت الطبقة العليا من الغور كي تستبدل بمنخفض بمستوى سطح البحر، وارتفع هواء بارد على ذروة المنظومة بشكل أسرع من أن يمتـصّ للداخـل أو عنـد القـاع. ذلـك هـو التعريف الذي يمكن أن يعطى لعاصفة متفاقمة الشـدة. انخفض الضغط البارومتري إلى أكثر من مليبار في الساعة، وتسللت العاصفة بسرعة نحو الجنوب الشرقي مترافقة مع ريح سـرعتها خمس وسـتون عقدة وارتفعت أمواج البحر إلى ثلاثين قدماً. إنه منخفض محكم الانشداد لم يكن بيلي تاين، وهو يبعد عنه مسافة مئتي ميل، قادراً حتى على الإحساس به بعد.

تحتفظ الحكومة الكندية بطوافة لجمع البيانات على بعد سبعين ميلاً إلى الشـرق من جزيرة سـابل، عند 43,8 درجات شـمالاً و57,4 درجات غرباً، وذلك يقع خارج موقع بيلي تماماً. إنها ببساطة تعرف بطوافـة رقـم 44139؛ وهنـاك ثمانـي طوافـات أخـرى مشـابهة لها في مواقع متفرقة بين بوسطن وغراند بانكس. تلك الطوافات كانت ترسل المعلومـات عـن أحـوال المحيطات إلى السـاحل على مدار السـاعة. طـوال يـوم 28 تشـرين الأول، لـم تسـجل تلـك الطوافـة بالتحديد أي علامة تقريباً على نشاط أياً كان نوعه. مناخ نموذجي لإبحار الزوارق الشراعية في البحار البعيدة. عند الساعة الثانية تذبذبت إبرة المؤشر:

على حين غرة ارتفعت البحار إلى اثنتي عشـرة قدماً وعصفت الريح فوصلت سرعتها إلى خمس عشرة عقدة. لا يعتبر ذلك في حدّ ذاته شيئاً مهماً، لكن لا بدّ أن يكون بيلي قد عرف أنه يرى أولى علامات العاصفـة. هـدأت الريـح مـن جديـد وهبطت أمـواج البحار، لكن بعد ذلك ببضع سـاعات وصل تقرير جوي آخر أطلق صريراً على جهاز الفاكس:

> إنذار. إعصار غريس يتحرك شـرقاً بسـرعة خمس عقد. أقصى سـرعة للريـح 65 عقـدة تتحـول إلـى عاصفة تبلغ سـرعتها 80 قرب المركـز. مـن المتوقـع حـدوث عاصفـة خطيرة تتراوح سـرعة الريح فيها من 50 إلى 75 عقدة وارتفاع أمواج البحر يتراوح من 25 إلى 35 قدماً.

كان موقع بيلي عند 44 درجة شمالاً، 56 درجة غرباً أي أنه كان يتجه مباشرة إلى هوة الجحيم. خلال الساعة المقبلة كان البحر هادئاً، هادئاً لدرجة مخيفة. العلامة الوحيدة التي يمكن أن تخبر عن شـيء كانـت علـى وشـك الحـدوث هـي اتجاه الريح، فقـد تذبذب اتجاهها مـن ربـع دائـرة إلـى أخـرى طوال ما بعد الظهيرة. عند السـاعة الرابعة كانت الريح تهبّ من الجنوب الشـرقي. وبعدها بسـاعة صارت تأتي من أقصى الجنوب الغربي. وبعد ذلك بساعة تراجعت نحو الشمال. وبقيـت الريـح علـى ذلـك النحـو لسـاعة أخرى، ومن ثـم عادت، في الساعة السابعة، تزحف نحو الشمال الشرقي. ثم بدأ الاجتياح.

بدأ ذلك بتغير حاد في اتجاه الريح؛ دخل **أندريا غايل** في لجّة العاصفة التي هبّت على جزيرة سابل بالطريقة ذاتها التي ربما يدخل فيها المرء الغرفة. فوراً تغيرت سرعة الريح إلى أربعين عقدة وكانت تلفّ ألسـنتها الأفعوانية المتدافعة على حبال الأشـرعة والصواري ثم

تنطلق في تيار مضطرب. يقول الصيادون إن في إمكانهم قياس سرعة الريح - ومعرفة متى ينبغي عليهم أن يشعروا بالقلق - من خلال الصوت الذي تصدره حين تحتك بالحبال والأسلاك وكابلات أذرع الامتداد. إذا كان هناك تيار شديد فذلك يعني أن قوة الريح تصل إلى 9 على مقياس بوفورت، ما يعني أربعين أو خمسين عقدة. أما حين تصل قوتها إلى 10 فهي زعيق صارخ، والقوة 11 تأتي بالأنين، وما فوق 11 فهي شيء لا يريد الصيادون سماعه. ذات مرة دهمت ليندا غرينلو، قبطان مركب هانا بودين، عاصفة بلغت سرعة الريح فيها مئة ميل في الساعة حتى إنها اقتلعت مقياس سرعة الريح \الأنيمومتر من مكانه في المركب. كانت الريح، كما قالت، تصدر صوتاً لم يسبق لها أن سمعته أبداً، اهتزازاً عميقاً متناغماً كأنه صوت أورغن دار العبادة. بالرغم من ذلك لم يكن هناك نغم واضح، إنه أورغن دار العبادة يعزف عليه طفل.

مع حلول الساعة الثامنة هبط الضغط البارومتري إلى 996 مليارات ولم تظهر أي علامة تدل على احتمال الاستقرار. يعني ذلك أن العاصفة مستمرة في التفاقم، وأنها كانت أيضاً تسبب فراغاً متعاظماً في مركزها. الطبيعة، مثلما يعرف الجميع، تمقت الفراغ، وستحاول أن تملأه بأقصى سرعة. تسابقت الأمواج مع الريح بسرعة مسعورة عند الساعة الثامنة مساء، وبدأت العاصفة تسفر عن ملامحها القاتمة بشكل متزايد، تضاعف مداها ساعة بعد أخرى. بعد الساعة التاسعة بدأ كل مؤشر على طوافة البيانات يتصاعد حتى وقفت كلها في وضع عمودي تقريباً. وصلت ذروة ارتفاع الموجة إلى خمس وأربعين قدماً، وكانت تهبط لفترة وجيزة، ومن ثم تضاعف ارتفاعها إلى سبعين قدماً. وتحرك مؤشر سرعة الريح إلى خمسين عقدة مع

حلول التاسعة مساء، وبقي يرتفع تدريجياً إلى أن بلغ ذروته القصوى وهي 58 عقدة. كانت الأمواج هائلة للغاية لدرجة أنها كانت تحجب الأنيمومتر، والزوابع ربما وصلت إلى تسعين عقدة، ما يعني 104 أميال في الساعة. كانت قوة العاصفة تعادل 12 على مقياس بوفورت. كانت الأسلاك تئن.

بعد لحظات من وصول التقرير المسائي عن الحالة الجوية اتصل تومي باري بتاين على موجة جانبية. كان باري من ولاية فلوريدا، وهو رجل صلب لا تزعزعه مثل هذه النوائب، إنه عريض المنكبين وشعره صقيل يرتد إلى الخلف وصوته أقوى من أجهزة حفلات الروك. أراد أن يعرف، من بين كل الأشياء، عدد الشباك التي يمكن أن يلقيها في تلك الليلة. كان على مبعدة ستمئة ميل إلى الشرق من تاين، وتصور أنه ربما استطاع أن يصيد أكبر قدر ممكن من الأسماك. كانت المحادثة، كما يستذكر باري، مختصرة ولم تبتعد عن المغزى كثيراً.

- في مكاننا هذا وصلت سرعة الريح إلى ست وأربعين عقدة، بيلي. كيف تجري الأمور معكم؟

- إنها تهب بسرعة خمسين إلى ثمانين عقدة، وأمواج البحر تصل إلى ثلاثين قدماً. كان الجو هادئاً منذ مدة وجيزة، لكن الريح بدأت الآن تهبّ باتجاهنا بشدة. إنني على بعد 130 ميلاً شرق سابل.

- حسناً، سنبقي شباكنا في المركب. لكن دعنا نتكلم عند الساعة الحادية عشرة. ربما نلقي المزيد من الشباك في وقت متأخر من الليل.

- حسناً، سأتصل بك لاحقاً للتأكد من حالة الجو. سأخبرك بما يجري هنا.

- سنبقى على اتصال عند الضرورة.

بعد أن أنهى حديثه مع باري التقط بيلي الميكرفون الذي يعمل على موجة خاصة به وبعث رسالة أخيرة إلى مراكب الأسطول: «العاصفة في طريقها إلى الشباب، ستداهمنا بقوة». كان الموقع الذي أعطاه إلى ليندا غرينلو على مركب هانا بودين - 44 درجة شمالاً، و4,56 درجات غرباً - يدل على تحوّل في مساره الأصلي. يبدو وكأنه اتجاه رجل يبحر إلى هاليفاكس، ونوڤاسكوتشيا، أو ربما إلى لويسبورغ، وجزيرة كيب بريتون، بدلاً من أن يكون اتجاهاً يقوده إلى غلوسيستر، ماساشوستيس. لا تبعد لويسبورغ غير 250 ميلاً نحو الشمال الشرقي، وهي مسافة تقطع خلال أربع وعشرين ساعة حين تكون الأمواج خلفهم. ربما قرر بيلي، بعد أن أمعن النظر من خلال منظاره المقرب الذي يشبه سبطانة البندقية، أن يراوغ باتجاهه إلى الشمال مثل جونستون. أو ربما أحس بالقلق بشأن الوقود، أو احتاج إلى جمع شيء من الجليد، أو بدا له أن التيار المعاكس البارد حول جزيرة سابل مغرٍ جداً فأراد الاقتراب من هناك.

مهما كان السبب، فقد غيّر بيلي مساره في وقت ما قبل السادسة مساء وكان قد غفل عن أن يخبر بقية مراكب الأسطول. لقد افترضوا جميعاً أنه كان يتجه مباشرة إلى غلوسيستر. سمع كلٌّ من ألبرت جونستون على متن مركب ماري تي، وتومي باري على مركب أليسون، وليندا غرينلو على مركب هانا بودين صوت بيلي تاين في رسالته التي بعثها عند الساعة السادسة وأعلمهم فيها عن حالة الجو. ليندا وحدها التي كانت تشعر بالقلق. «أولئك الشباب كانوا يبدون مذعورين ونحن نشعر بالخوف عليهم». قالت: «أما بقية من كان على مراكب الأسطول فلم يبالوا». «نحن نكابد العيش في هذا المضمار منذ سنوات وسنوات». قال باري: «علينا أن ننظر طويلاً

إلـى الخرائـط، ونصغـي إلى النشـرات الجوية، ونتحدث مع المراكب الأخرى، ونتخذ قراراتنا اعتماداً على أنفسنا. لا يمكن للمرء أن يبحر صوب تلك الأماكن وينتظر أن يواتيه مناخ جميل».

* * *

تركزت ذروة العاصفة حول جزيرة سـابل، لكن حافاتها الغربية البعيدة كانت لا تزال في ذلك الوقت تجتاح ساحل نيو إنغلاند. بدأ الأشـخاص الذين كانوا على متن المركب الشـراعي سـاتوري - الآن صاروا في موقع بعيد جداً عن الساحل بحيث لا يمكنهم التفكير في التخلي عن الرحلة - يشعرون ببوادر العاصفة في وقت مبكر من صباح يوم الأحد. شاهدوا جداراً آخر من الضباب يتحرك من ضفة جورجز، وتباطـأ مؤشـر البارومتـر وانزلـق إلـى الأسـفل، ما يعني فقط أن شـيئاً ضخماً للغاية كان آتياً على الطريق. كان المركب الشراعي ساتوري قد وصل إلى نهاية القناة الجنوبية العظمى، خارج كيب كود، وهو يشق طريقه بصعوبة مخترقاً أمواجاً غير مسـتقرة على نحو متزايد. وكانت سمبسون قد ذكرت شيئاً عن نشرات المناخ مجدداً، لكن ليونارد أصرّ علـى القـول إنـه ليـس هنـاك ما يدعو إلى القلق. مع حلول صباح يوم الأحد بدأ هدير الأمواج يتصاعد بشكل منذر بالشؤم، وعشوائياً تماماً، وعند ظهيرة ذلك اليوم، عندما تحولـت سمبسون إلى نشرات الأحوال الجوية التي تبثها الإدارة الوطنية للمحيطات والأجواء، عندها أحست للمرة الأولى بالذعر يتسلل إليها: «رياح شمالية شرقية تتراوح سرعتها من 30 إلى 40 عقدة، معدل ارتفاع الأمواج يتراوح من ثمانٍ إلى خمس عشرة قدماً، مع مدى للرؤية يقل عن ميلين خلال المطر».

حين أرخى الليل سـدوله، تحولت الريح من الاتجاه الشـمالي الشـرقي، مثلمـا كان متوقعـاً، وبـدأت حدتهـا تتصاعـد باضطراد على

مقياس بوفورت. كان من الواضح أن كلاً من ساتوري والمركب الذي رافقهم في الإبحار من بورتسموث سيواجهان ليلة عصيبة. كان طاقما المركبين يتحدثان مع بعضهما بعضاً كل ساعة تقريباً على جهاز الترددات العالية. لكن، عند منتصف ليلة الأحد، صارت الريح تعصف بلا هوادة إلى درجة أن أجهزة الاتصال اللاسلكية لم تعد تعمل. قرابة الساعة الحادية عشرة اتصلت سمبسون للمرة الأخيرة من المركب الآخر - «إننا نواجه وضعاً قاسياً وقد فقدنا كل معداتنا التي على متن المركب» - ولم يُسمع عنهم شيء بعد ذلك. كان المركب الشراعي ساتوري يبحر وحيداً في عتمة الليل، يكافح بجنون ليخترق الأمواج ويصارع الريح للحفاظ على توجيهه.

شهد فجر يوم الاثنين زوبعة عاتية، كانت الأمواج تشيّد جدراناً ارتفعت إلى عشرين قدماً، والريح تعصف وتعوي وهي تحتكّ بحبال الأشرعة والصواري. بدت الأمواج لمن ينظر إليها كأنها أشباح رمادية السحنة، أو كسيل من الرخام، أو كقطع اللحم المتعفن. أخبرت سمبسون ليونارد أنها تعتقد حقاً أنها ستكون عاصفة سيئة هذه المرة، لكنه بقي مصراً على أنها ستستنفد طاقتها خلال مدة لا تتجاوز أربعاً وعشرين ساعة. «لا أتصور ذلك، راي». قالت له سمبسون: «يساورني إحساس بغيض». كانت هي وليونارد وبايلاندر يأكلون طعاماً متبلاً بالفلفل الحار طبخته والدة سمبسون، وأمضوا قدر ما استطاعوا من الوقت في الأسفل، بعيدين عمّا كان يحدث. كانت الخرائط الملاحية منبسطة على منضدة جانب الميمنة، وتولت بايلاندر متابعة الاتصالات، كانت تراقب شاشة الرادار ونشرات الأحوال الجوية وتتعقب مكانهم على جهاز تحديد الموقع. سيكون الرجوع إلى الساحل أمراً محفوفاً بالمخاطر الآن، إنه يتطلب الإبحار على ممرات تتخللها مناطق ضحلة

المياه بشكل خطر، لذلك طووا الأشرعة، وبقوا في البحر المفتوح.

اجتاحت العاصفة ليلة الاثنين المناطق القريبة من الساحل، وعبرت الموجة الأولى من الزوبعة فوق مركب ساتوري. أبلغت التقارير التي بثتها لاسلكياً الإدارة الوطنية للمحيطات والأجواء عن تحسن يطرأ على الأحوال الجوية لفترة وجيزة ومن ثم تتدهور من جديد بينما تستمر العاصفة في الارتداد نحو السواحل. لكن، في ذلك الوقت، ربما كان ساتوري متوغلاً مسافة بعيدة جنوباً لا تتيح له الهرب من غضبها الجيّاش. ظلوا يخوضون في البحر طوال ليلة الاثنين، بينما كان مؤشر البارومتر يرتفع قليلاً وسرعة الريح تتراخى وهي تهبّ نحو الشمال الشرقي. لكن بعد ذلك، في وقت متأخر من تلك الليلة، عادت تتدفق من جديد كأنها حمى خبيثة لا تزور صاحبها إلا في الظلام. قفزت الريح إلى خمسين عقدة، والأمواج اندفعت عالياً كالجبال الشاهقة القاتمة خلف المركب. تناوب أفراد الطاقم على الدفة، التصقوا بحافة مسار طمحوا أن يكون آمناً، وبين حين وآخر كانوا يتلقون أمواجاً تتكسر على قمرة القيادة. زحف مؤشر البارومتر إلى الأسفل طوال الليل، وعند بزوغ الفجر أضحت الأحوال أسوأ من أي شيء رأته سمبسون في حياتها. للمرة الأولى، بدأت تفكّر جدياً في الموت في عرض البحر.

في تلك الأثناء، وعلى بعد خمسمئة ميل شرقاً، كان أسطول مراكب الصيد يتلقى الصفعة تلو الأخرى. على مركب ألبرت جونستون، أصاب الطاقم الذعر لدرجة أنهم لم يفعلوا شيئاً سوى مشاهدة أشرطة الفيديو. بقي جونستون عند الدفة واحتسى كثيراً من القهوة، مثل أغلب القباطنة، كان يشعر بالامتعاض من ترك الدفة إلا في حالة هدوء الجو قليلاً. وعلى متن **أندريا غايل**، ربما تمسّك بيلي أيضاً

بالدفة في الوقت الذي نزل فيه بقية الطاقم إلى الأسفل محاولين نسيان كل شيء عما يحدث. كان بعض الأشخاص قد تناولوا المخدرات، مما أشاع السكينة في نفوسهم، وبعضهم الآخر ناموا، أو حاولوا النوم. واستلقى آخرون على أسرّتهم وهم يفكرون في عائلاتهم، أو صديقاتهم، وربما تمنوا ألا يحدث هذا.

- «تصورت الأمر على هذا النحو». قال شارلي ريد، في محاولة لأن يتخيل الأمسية الأخيرة على **أندريا غايل**: «الرجال موجودون في الأسفل يقرأون الكتب، وبين حين وآخر كان المركب يتلقى لطمة شنيعة من الجانب. أسرعوا إلى حجرة الدفة وسألوا: أخبرنا ما الذي يحدث، أيها القبطان؟ ويقول لهم بيلي شيئاً ما، مثلاً، حسناً، سنصل إلى هناك، أيها الأولاد، سنصل إلى هناك. لو كان بيلي متجهاً إلى عرض البحر فلا بدّ له أن يصبح في وضع صعب إلى حدٍّ فظيع. في بعض الأحيان يصعد المرء على قمة واحدة من تلك الأمواج الشاهقة ثم لا يشعر إلاّ بفراغ مطلق تحته. ويتهاوى المركب ليس إلاّ. من الأفضل في كل الأحوال أن تواجه البحر، على الأقل يمكنك بتلك الطريقة أن ترى ما الذي يأتي نحوك. ذلك هو كل ما في وسعك أن تفعله».

من بين الرجال الموجودين على متن المركب كان بوغسي، ومورف، وبيلي قد أمضوا معظم حياتهم في البحار. أربع وثلاثون سنة مشحونة بالخبرة أمضوها معاً. هناك في البلدة كان بيلي يحتفظ بصورة للرجال الثلاثة وهم على أحد المراكب في البحر ومعهم سمكة أبو سيف عملاقة. كان وقتها ينتعل حذاءً طويلاً يصل إلى الركبتين، وقد جلس على غطاء إحدى فتحات تصريف المياه وانهمك في فتح فم السمكة بخطاف فولاذي. كان يحدق إلى الكاميرا مباشرة.

ووقف بوغسي خلف بيلي، منتصب القامة ورافعاً رأسه بتبختر، بدا نحيفاً وأثيرياً. أما مورف، ذلك البحّار الضخم، فكان يغمض عينيه من وهج البحر وقد انتعل حذاء تخويض في المياه يحمل ماركة فارمر جون.

كلٌّ من هؤلاء الرجال كان قد رأى نصيبه من الاشتباك القريب مع البحر، لكن مورف هو الأسوأ حظاً بينهم. كان طوله ست أقدام وبوصتين، ويزن 250 رطلاً، جسمه مغطى بالوشم، ويبدو رجلاً قوي الشكيمة من الصعوبة قهره. ذات مرة أطبقت سمكة قرش بفكيها على ذراعه على متن المركب فضربها أصدقاؤه حتى ماتت. ونقله خفر السواحل بمروحية إلى المستشفى. وفي مرة أخرى كان يلقي الشباك الطويلة عندما اخترق خطّاف طائش راحة يده، وخرج نصله من الناحية الأخرى ودخل إحدى أصابعه. لم يرَ شخص كيف حدث الأمر، ثم تجرجر من الجزء الخلفي للمركب حتى سقط في البحر. كل ما استطاع فعله أن راقب هيكل المركب وهو يغدو أصغر فأصغر وكان يأمل أن ينتبه شخص ما إلى أنه قد اختفى. لحسن الحظ التفت فرد آخر من الطاقم حوله بعد ذلك ببضع ثوانٍ، وفهم فوراً ما الذي حدث، وأخذ يسحبه إلى متن المركب كأنه سمكة أبو سيف. «اعتقدت أنني قد انتهيت، يا أمي». قال لأمه لاحقاً: «اعتقدت أنني قد متّ».

وقعت أسوأ حادثة على الإطلاق ذات ليلة، فيما كان الجو مشبعاً بالرطوبة، وليس ثمة أثر لنسمة في الهواء، خارج كيب كانافيرال. حاول مورف أن يخلد إلى النوم على متن المركب لكن الجو كان حاراً بشكل لا يطاق، فنزل إلى الأسفل ليرى إن كانت الحالة أفضل هناك. لكن جهاز التكييف لم يكن يعمل، لذا عاد إلى فوق من جديد. كان شبه نائم عندما تناهى إلى سمعه صرير معدني فظيع جعله ينتفض واقفاً على

قدميه. تمايل المركب إلى أحد جانبيه وبدأت المياه تتدفق نحو مخزن السمك. لاح له شبح قاتم أملس وسط المياه بالقرب من مركبهم. بعد أن أزاحت المضخات المياه من القاع استعاد المركب توازنه، وجهوا أضواء مصابيحهم الكاشفة إلى ذلك الشيء. لقد ارتطموا ببرج مراقبة إحدى الغواصات النووية البريطانية. أدى ذلك إلى إحداث تصدع في هيكل المركب، وسُحق سرير مورف فغدا كأنه علبة شراب مجعّدة.

إزاء كل هذه الكوارث التي حصلت في حياته وجد مورف نفسه أمام خيارين: أن يقرر في ما إذا كان رجلاً مباركاً أو أن موته ليس إلا مسألة وقت. فتوصل إلى قرار أنه مسألة وقت. عندما التقى بزوجته ديبرا أخبرها صراحة أنه لن يعيش حتى يتجاوز الثلاثين، وتزوجته على كل حال. بعدها رزقا بطفل أسمياه ديل جونير، لكن الزواج تعثر لأن ديل الأب كان دائماً في البحر. قبل أسابيع قليلة من إدراج اسمه ضمن طاقم **أندريا غايل** توقف مورف بجانب منزل والديه في برادينتون كي يودعهما وهو قلق مثل كل مرة. ذكرته أمه أن عليه دفع أقساط بوليصة التأمين على حياته - والتي تتضمن تغطية نفقات الدفن - فاستهجن ذلك.

- «أمي، أتمنى لو تتوقفي عن القلق بشأن دفني». قال: «سأموت في البحر».

أُخِذت أمه على حين غرة، لكنهما تابعا التحدث قليلاً بعد ذلك، وفي مرحلة ما من حديثهما سألها إذا كانت لا تزال تحتفظ بتذكارات مدرسته الثانوية. «بالطبع إنها موجودة عندي». قالت.

- «حسناً، احرصي على الاحتفاظ بها لابني». قال، وطبع على وجنتها قبلة الوداع.

- «جعلني ذلك أختنق بالعبرات». قالت أمه: «وبعدها رحل.

أعني أنه كان ذات لحظة موجوداً معي، وفي اللحظة التالية خرج من الباب. لم يكن لدي حتى وقت للتفكير. كان رجلاً خشناً، وصعب المعشر، لم يكن يصلح للحياة المنزلية».

غادر مورف بوسطن أواخر شهر حزيران واستقل القطار. (كان يخاف الطيران). وقد أحضر معه كتاب (مباهج الطبخ)، الذي أعطته إياه أمه، لأنه كان يحب الطبخ على المراكب. وكان قد أرسل بطانيته التي يأخذها معه إلى البحر إلى منزل ديبرا لتغسلها لكنه نسيها هناك، وهكذا فقد طوتها ديبرا ووضعتها جانباً بانتظار عودته. أخبرها أنه سيعود إلى البلدة يوم 2 تشرين الثاني ويخرجا معاً لتناول العشاء احتفالاً بذكرى ميلادها. «من الأفضل لك أن تفعل هذا». قالت. وبعد رحلته الأولى اتصل بها قائلاً إنه قد كسب أكثر من ستة آلاف دولار وسيرسل مغلفاً إلى ديل الصغير. «لم يتصل بوالديه لأن ديبرا قالت إنها ستتصل بهما نيابة عنه». تحدث مع ابنه لفترة قصيرة ومن ثم ودّع ديبرا وقطع الاتصال.

حدث ذلك يوم 23 أيلول. وكان **أندريا غايل** على وشك أن يغادر المرفأ في غضون ساعات.

* * *

خلال الساعة العاشرة وصل معدل سرعة الريح إلى أربعين عقدة من الشمال إلى الشمال الشرقي، وكان ذلك المعدل يقفز فجأة إلى الضعف مما يولد أمواجاً هائلة. كان هيكل **أندريا غايل** مربع العوارض، ما يعني أن الجزء الخلفي لم يكن مستدقاً أو مستديراً، فالمركب يميل عادة إلى أن يتسلق أي موجة آتية نحوه بدلاً من أن يشقها ويخترقها. في كل مرة يزداد فيها عنفوان البحر ترتفع الأمواج حتى تناطح الجزء الخلفي من المركب، فكان **أندريا غايل** ينعطف

إلى أحد الجوانب ويتصارع بيلي مع دفة القيادة للمحافظة عليها من الاستدارة فجأة. تحدث تلك الحالة عندما يتحول المركب بجانبه العريض البارز فوق سطح الماء فيصبح مواجهاً للأمواج فيتقلب ويفقد توازنه. لم تكن المراكب الفولاذية المحمّلة بإفراط تسترد وضعها الطبيعي بسهولة من تلك الحركة، تغمرها المياه وتغطس.

بالرغم من أن بيلي لا يزال يبحر مع اتجاه الريح، فهو كان يتلقى صفعات الأمواج بشكل مستمر تقريباً على الجزء الخلفي من المركب. وواجه مخاطرة جسيمة في أن تُنتزع أغطية فتحات تصريف المياه أو تُقتلع الأبواب المنيعة فتنفتح على مصاريعها. وما قد يجعل الأمور أسوأ، أن الأمواج كانت تتلاحق على المركب خلال فترات قصيرة لدرجة استثنائية، فبعد أن كانت تدهمه كل خمس عشرة ثانية أو نحوها، صارت الآن تأتي كل تسع أو ثماني ثوانٍ. كلما قصرت فترة تلاحق الأمواج، ازدادت حدة هجماتها وتصاعد احتمال تدميرها لأي شيء في طريقها. تحمل أمواج متلاحقة كاسرة، يبلغ طولها خمساً وأربعين قدماً، من القوة ما يزيد بكثير على قوة تدمير أمواج متباعدة حجمها ضعف ذلك. حسب البيانات التي أرسلتها الطوافة 44139، كانت الارتفاعات القصوى التي بلغتها الأمواج يوم 28 تشرين الأول قد تزامنت مع فترات فاصلة قصيرة بصورة استثنائية قرابة الساعة العاشرة تماماً. تلك كانت مجموعة توافقية من الظواهر ليس في إمكان مركب بحجم **أندريا غايل** أبداً أن يتحملّها لمدة طويلة. من المحتم أن يكون بيلي تاين عند غضون الساعة العاشرة - إن لم يحدث هذا في وقت مبكر، لكن حتماً ليس بعد العاشرة - قد قرر الاستدارة بمركبه نحو عرض البحر.

إذا كانت هناك مناورة من شأنها أن تجعل الشعر ينتصب على

ظهر رقبة أحد القباطنة فهي الاستدارة في خضم بحر متلاطم الأمواج. يصبح المركب عندئذ في لحظة مواجهة مع هجمات جيش من الأمواج يتصدى لها بدعاماته الأفقية العريضة - أي ما يسمى مسقط الشعاع - تستغرق نصف دقيقة أو أكثر، وهي مدة كافية بكل سهولة لأن تجعله ينقلب رأساً على عقب. حتى حاملات الطائرات تواجه مثل هذه المخاطر عندما تمرّ بحالة مماثلة في بحر شاسع. لو حاول بيلي الالتفاف في مثل ذلك الوقت المتأخر من هبوب العاصفة فهو بالتأكيد كان حريصاً على إخلاء ظهر المركب من كل شيء، ولا بدّ أنه قد شغل المحرك بأقصى سرعته خلال المناورة. سيتمايل **أندريا غايل** جانبياً ويطلّ بيلي برأسه من إحدى الكوات ليرى ما الذي داهمهم. مع توفر شيء من الحظ سينتهز فترة هدوء بين تدافع الأمواج، ويستدير ويشق طريقه في الجو العاصف من دون مشكلة.

لكن بيلي كان قد واجه الكثير جداً من العواصف، وربما استدار بمركبه أيضاً في وقت مبكر من المساء، ربما حتى قبل أن يتكلم مع باري. في كل الأحوال كانت تلك لحظة حاسمة، معنى ذلك أنهم توقفوا عن الإبحار إلى وطنهم، هم ببساطة كانوا يسعون إلى النجاة بحياتهم. بمعنى أو بآخر، فبيلي لم يعد يقف عند الدفة، الظروف قد تغيرت، وكل ما كان قادراً على أن يفعله هو الاستجابة لرغباتها. إذا كان للمرء أن يرى الخطر يتجلى في خيارات تزداد ندرة فإن خيارات بيلي تاين كانت بالكاد تمرّ من ثقب الإبرة. منذ أسبوع كان في وسعه أن يرجع إلى غلوسيستر مبكراً. ومنذ يوم كان في وسعه أن يحثّ الخطى صوب الشمال مثل جونستون. ومنذ ساعة كان في وسعه الاتصال ليرى إن كان هناك أي مركب آخر في الجوار. أما الآن فالفوضى الكهربائية جعلت جهاز اللاسلكي عديم الفائدة، ولم

تكن الموجة الخاصة تعمل ضمن مديات طويلة. هذه ليست أخطاء بقدر ما هي عجز عن رؤية ما يخبئه المستقبل. ليس هناك أحد، ولا حتى خدمات الأرصاد الجوية، يمكنه أن يعرف بشكل مؤكد كيف يمكن للعاصفة أن تتصرف.

هناك مثالب عديدة وراء اقتحام البحر في مثل ذلك الجو العاصف. الكوات تكون منكشفة أمام الأمواج المتكسرة، والمحرك يستهلك المزيد من الوقود، وهيكل المركب يتلقى لفحات الريح التي تجرجره إلى المجهول. فرضت الجوانب العالية لمركب **أندريا غايل** على بيلي أن يلجأ ببساطة إلى اقتحام لجّة البحر ليحافظ على مساره. في إمكان المرء أن يتصور بيلي وهو واقف عند الدفة متشبثاً بعجلتها بقوة وإصرار الإنسان الذي يحمل كتلة ملتهبة من الجمر. سيكون البحر مسلكاً وعراً مربكاً، جبالاً من المياه تتلاقى، وتتباعد، وتتكوم على نفسها مندفعة من كل اتجاه. في إمكان المرء أن ينظر إلى حركة مركب وسط تلك السيول العارمة على أنها تصدٍّ يائس إزاء تكاتف كل القوى المؤثرة فيه في لحظة عابرة، هي محض حركة فوضوية لريشة تعبث بها العاصفة بلا رحمة. توجب على بيلي فقط أن يقود مركبه باتجاه أسوأ ما تخبئه العاصفة، وأن يأمل ولو بيأس ألاّ يبقى يسير على غير هدى فتجرفه الأمواج المهووسة كما تشاء.

يمكن تخمين مدى المخاطر التي واجهها بيلي من خلال الضربات التي كان يتلقاها مركب الكونت هو لاند، الذي يبعد مئتي ميل تقريباً إلى الشرق. كان هو لاند مركباً ضخماً - طوله 542 قدماً ووزنه 10,000 طن - وهو قادر على حمل سبعمئة حاوية على منصاته. ويمكنه بسهولة أن يحمل **أندريا غايل** نفسه على متنه كبضاعة. ورد في السجل اليومي لذلك المركب، للفترة 29-30 تشرين الأول:

0400 - المركب يكافح بشدة وسط أمواج متلاطمة عالية.

1200 - المركب يكافح أمواج عاصفة شـديدة، أعاصير، المياه ارتفعت إلى متن المركب وغمرت منصات البضائع. المركب يكافح بضراوة، انخفضت سرعة الإبحار.

0200 - صار مسار المركب وتوجيهه يعتمدان على مشيئة الريح. لم يعد المركب يستجيب لحركة الدفة. المركب يكافح بشـدة وهو يتمايل.

0400 - هناك حاويات اختفت من الفسحة 6.

بعبارة أخرى، كان على بيلي أن يعتلي صهوة عاصفة كانت قد أجبرت مركب حاويات وزنه 10,000 طن على أن يتخلى عن مساره ويحاول ببساطة توجيه نفسه تلقائياً فقط لتفادي الغرق. وصل التقرير التالي عن حالة أعالي البحار عند الساعة الحادية عشرة ليلاً، وتأمله تومـي بـاري ملياً بينمـا كان ينتظـر اتصال بيلـي. بدا أنه من المفترض للعاصفـة أن تضـرب فقـط الجـزء الغربـي من حافة مناطق الصيد، أي بين 42 درجة إلى 55 درجة، لكن خدمات الأحوال الجوية لا تعرف كل شـيء دائماً. المنطقة بين 42 و55 درجة لا تبعد سـوى مئة ميل تقريبـاً جنـوب شـرق موقـع بيلـي، لذلك فهو المصـدر الأكثر موثوقية فـي معرفـة الأحـوال الجويـة مـن الرادارات التي تعتمد عليها نشـرات المناخ التي تُرسـل عبر اللاسـلكي. من المسـتحيل، كما تصور باري، أن يتمكـن مركـب أليسـون مـن النجـاة إذا اسـتمر فـي إلقـاء مزيد من الشـباك فـي تلـك الليلـة. كان لديـه حتـى الآن خطـان من الشـباك في البحـر، ربمـا مـا يصـل طولـه إلى ثمانية أميال من الخيوط والأسـلاك الطويلـة. فـي الواقـع كان مركـب بـاري في أقصـى الناحية الغربية من الأسطول الرئيس، فأي شيء في الطريق إليهم لا بدّ أن يطيح به هو

في البداية. لكن قبل كل شيء، فذلك الوحش سيعبر على جثة بيلي تاين. انتظر باري عشرين أو ثلاثين دقيقة، لكن بيلي لم يتصل مطلقاً. ولم يكن ذلك أمراً يدعو إلى الريبة كما يبدو - «نحن جميعاً بحارة متمرسون هنا». كما قال باري: «ويمكننا الاهتمام بأنفسنا جيداً». ربما كان بيلي واثقاً من نفسه إلى ذلك الحد، أو ربما نزل إلى الأسفل ليأخذ قيلولة، أو ربما نسي الاتصال به ببساطة.

وفي نهاية الأمر، قرابة منتصف الليل، حاول باري الاتصال ببيلي بنفسه. لكنه لم ينجح في ذلك، وهذا يدل على أن الأمر كان أخطر مما تصور. هذا يعني أن **أندريا غايل** قد غرق، أو ربما فقد هوائياته، أو أن هناك الكثير من الضوضاء على متن المركب بحيث لم يستطع أحد سماع صوت اللاسلكي. خمّن باري أنها الهوائيات، فهي مثبتة على صارية فولاذية خلف حجرة الدفة، وبالرغم من كونها مرتفعة جداً إلاّ أنها أيضاً معرضة للانكسار. أغلب مراكب الصيد تفقدها في وقت أو آخر، وليس هناك ما يمكن أن يفعل بشأنها حتى تهدأ حالة الجو. ليس في إمكان أي شخص المشي على ظهر المركب خلال عاصفة قوتها 12، فما بالك بالصعود إلى الصارية!

من المحتم أن يؤثر فقدان الهوائيات بشكل خطير في **أندريا غايل**: ذلك يعني توقف أجهزة تحديد الموقع، واللاسلكي، والفاكس، ولوران. وربما كانت الموجة التي اقتلعت هوائياته قد حرمتهم أيضاً من الرادار، والأضواء الإرشادية، والمصابيح الأخرى. لم يكن بيلي فقط لا يعرف موقعه على الخريطة، إنه لن يغدو قادراً على الاتصال بأحد أو تعقّب مواقع المراكب الأخرى الموجودة في المنطقة. لقد عاد القهقرى إلى القرن التاسع عشر. لم يكن ثمة الكثير مما يمكن أن يفعل في هذه المرحلة سوى أن يبقي **أندريا غايل** يكافح الأمواج

ويبقى الأمل في أن تصمد الكوات أمام لطماتها. إنها ذات زجاج سمكه نصف بوصة من نوع ليكسان، لكنَّ هناك حدوداً لقدرتها على التحمّل. وكانت الأمواج تجتاح مركب الكونت هولاند فأغرقت منصاته وجعلت الحاويات تتزحزح من أماكنها وتنفتح كأنها علب السردين، علماً أن ارتفاعها أربعون قدماً. أما حجرة القيادة في **أندريا غايل** فلا يتجاوز ارتفاعها نصف ذلك.

في منتصف الليل حصل شيء مثير للاهتمام. كانت العاصفة التي تجتاح جزيرة سابل قد هدأت حدّتها قليلاً. تضاءلت سرعة الريح بضع عُقد، وانخفض أقصى ارتفاع للأمواج إلى نحو عشر أقدام. وازدادت الفترات الفاصلة بين موجة وأخرى أيضاً، ما يعني القليل من الأمواج الكاسرة، وبدلاً من أن ترتطم بجدران من المياه صار **أندريا غايل** يعلو ويهبط مع كل موجة حتى مال على جانبه الخلفي. تقاذفته أمواج يبلغ ارتفاعها خمساً وأربعين قدماً بجبهة يبلغ عرضها ستين أو سبعين قدماً، مماثلة لطول المركب تقريباً. مع تلك الأمواج الضخمة بشكل استثنائي، وقع الجزء الخلفي من **أندريا غايل** في غور الأمواج بينما كان هيكله المقوّس لا يزال يتسلق صوب القمة.

استمرت فترة الهدوء على ذلك النحو حتى الساعة الواحدة صباحاً. عندئذ كان مركز المنخفض الجوي يقع مباشرة فوق **أندريا غايل**. ربما كان المنخفض، مع وجود ريح ضارية، ومعدلات ضغط عالية جداً، قد طور شيئاً يشبه عين الإعصار. بعدها بيومين، أظهرت الصور التي التقطتها الأقمار الاصطناعية وجود غيوم كانت تحوم وتدور كالمغزل متجهة نحو مركز المنخفض كأنها دوامات المياه حين تنزل في البالوعة. كان الهواء القطبي الجاف يلتفّ مرة ونصف حول المنخفض قبل أن يشق طريقه أخيراً إلى المركز، وهي إشارة إلى

السرعة الفظيعة التي كانت تدور بها تلك المنظومة كالدوامة. في يوم 28 تشرين الأول لم يكن مركز المنخفض قد تحدد بعد بتلك الدرجة من الوضوح، وربما ساهم هذا في تأخير ذروة الظروف الجوية السيئة ولو قليلاً. بالرغم من ذلك لم تدم الهدنة فترة طويلة، في غضون ساعات قليلة عادت جدران الأمواج ترتفع إلى سبعين قدماً. أي موجة بذلك الارتفاع تكون ذات جبهة عرضها أكثر من مئة قدم. لقد بلغت نزوات البحر الطائشة إلى مستويات لم يشهد لها أحد ممن كان على متن المركب، وبضعة أشخاص على الأرض، مثيلاً من قبل.

عندما زحف مركب الكونت هولاند حتى وصل أخيراً إلى المرفأ بعد ذلك بعدة أيام منها، نزل أحد أفراد طاقمه وأقسم إنه لن يضع قدمه مجدداً على أي مركب. كان المركب قد فقد ستاً وثلاثين من حاوياته انزلقت من الجوانب، وبادر أصحاب المركب على الفور بالاستعانة بمستشار أرصاد جوية أميركي للدفاع عنهم خلال القضايا القضائية التي ترفع ضدهم. «تسببت العاصفة بإلحاق دمار هائل في المراكب التي كانت بعيدة عن الشاطئ والمنشآت الساحلية من نوڤاسكوتشيا إلى فلوريدا». كتب بوب راغوستو في صحيفة أخبار نيويورك. «لقد أسماها العلماء الأميركيون عاصفة شمال شرقية كبرى واعتبروها واحدة من بين العواصف الخمس الأكثر شدة التي حدثت ما بين 1899-1991. ووصل ارتفاع الأمواج فيها إلى مستوى لم يسبق لأجهزة القياس أن سجلته أو خمنّه أحد. بعض العلماء اصطلحوا على تسميتها بالعاصفة التي لا تأتي إلا مرة كل مئة سنة».

كان **أندريا غايل** في مركز الهزة التي أحدثتها هذه العاصفة، على المياه الضحلة القريبة من جزيرة سابل. من المحتمل جداً أن يكون قد فقد كل هوائياته، وإلا لكان بيلي سيتصل لاسلكياً بتومي باري

ويخبـره أن الأمـور قـد تدهـورت، وأنـه بالتأكيد لن يسـتمر في الصيد تلك الليلة. من جهة أخرى، فمن الأشـياء التي تبقى خاضعة للجدل هـي: هـل كانـت الأمـواج قـد غمرت مركب بيلـي في وقت مبكر من المساء؟ لم ينقلب مركب الرياح الهادئة إلى أن وصلت سرعة الريح إلـى مئـة عقـدة والأمـواج ارتفعت إلى سـبعين قدماً. من المحتمل أن يكـون ثمـة سـيناريو يحظـى بقبـول أكثـر وهو أن بيلي اسـتطاع الإبقاء على مركبه حتى العاشرة، ساعة الذروة، في ظروف تعيسة كان يتلقى فيها ضربات حقيقية، الكوات تحطمت، والأجهزة الإلكترونية تعطلت، والرجال استبدّ بهم الذعر.

للمـرة الأولـى وجـدوا أنفسـهم وحدهـم تمامـاً، وعلى نحو من المتعذر تفاديه، ينتظرون ما تخبّئه لهم الأقدار.

مقبرة الأطلسي

خلال أيام قليلة ذهبت بعثة استكشاف إيلورادو إلى البراري الموبوءة، التي أطبقت عليها سحب الدمار مثلما يطبق البحر على جدول صغير. بعد ذلك بزمن طويل جاءت الأخبار فعلمنا أن جميع الحمير قد ماتت.

جوزيف كونراد (قلب الظلام)

ألبرت جونستون:

كنت أول شخص يعرف إلى أي حدٍّ يمكن أن تتدهور الأمور حقاً. اجتاحت هاليفاكس أمواج يبلغ ارتفاعها عشرين متراً، وعندما سمعنا بذلك أخذنا نفكر، أوه، يا للهول. لم يكن لدينا متسع من الوقت للإسراع نحو اليابسة فحاولنا جاهدين أن نذهب إلى المياه الأكثر برودة التي في وسعنا العثور عليها. المياه الباردة هي الأكثر كثافة والأمواج فيها لا تبلغ تلك الدرجة من الضخامة. إضافة إلى ذلك، كنت أعلم أنّ ريحاً شمالية شرقية ستلاقينا - شمالية غربية. أردت الإسراع في قطع الطريق قدر الإمكان لأن تيار الخليج كان يتجه جنوباً وذلك هو المكان الذي تكون فيه المياه دافئة والتيارات سريعة.

انتشرت ضوضاء فظيعة على طول الممر المؤدي إلى هناك، ضوضاء تصم الآذان بحيث لا يستطيع المرء سماع شيء على اللاسلكي مطلقاً. كنت في حجرة الدفة، حيث اعتدت أن ألزم ذلك المكان عندما تصل الأوضاع إلى ذلك الحدِّ السيئ. أما إذا بدا لي أنها ستهدأ قليلاً ويمكنني أخذ قسط من النوم، فأنا أفعل. كان

أفراد الطاقم مرهقين تماماً وانشغلوا بمشاهدة أشرطة الفيديو. اعترفوا جميعاً أن هذه أسوأ عاصفة سبق لهم أن جابهوها طوال حياتهم. في وسع المرء معرفة هذا من خلال حجم الأمواج، وحركة المركب، والضوضاء الصاخبة، وارتطام الأجساد والبضائع هنا وهناك. توجد دائماً لحظات يدرك المرء عندها أنه قد وقع في قبضة المحيط الطاحنة، وإذا حصل أي خطأ ينتهي كل شيء. الإنسان منا يرى أنواعاً كثيرة من هذه الظروف الجوية السيئة حتى يكاد يعتاد عليها. لكنه في ما بعد، يرى شيئاً مهولاً. ذلك النوع من الأجواء التي لا يمكن لأحد أن يتوقعها.

وصلت تقارير من بعض المراكب عن أمواج وصل ارتفاعها إلى ثلاثين متراً. ربما يحق لي أن أتخيل - أقولها بصدق، إذا تأملت الأمر ملياً - لو وقعت كل مراكب الأسطول الأميركي لصيد السمك في مركز تلك العاصفة لكانت قد تلاشت في أغوار المحيط السحيقة. نحن رأينا فقط، لا أدري بالضبط مدى دقة هذا، أقصى ما وصلت إليه الأمواج في المنطقة التي كنا فيها. تابعنا الإبحار على ذلك المنوال حتى بدأ الظلام يهبط. لم نشاهد تلك الأمواج الخبيثة في الظلام، لم نشأ رؤيتها تحطم مركبنا أو تطيح بحجرة الدفة. جعلنا دورات المحرك في العداد تتوافق مع شدة الأمواج، أبحرنا تارة بسرعة بالغة حتى ركبنا الأمواج، وببطء شديد تارة أخرى حتى كانت الأمواج ترتطم بهيكل المركب كله. كان المركب ثقيلاً ومحمّلاً بالسمك، وهكذا فقد حافظ على استقراره. واستطعنا الإبحار على ذلك النحو بشكل مثير للذهول حقاً.

انتهى جونستون من سحب آخر شبكة في وقت متأخر من ظهيرة يوم 28 تشرين الأول. تمكن من اصطياد تسع عشرة سمكة أبو سيف، وعشرين سمكة طون ذات واسعة العيون، واثنتين وعشرين سمكة من ذات الزعنفة الصفراء، وسمكتي قرش. بدأ على الفور يبحر

شـمالاً ومـع بـزوغ ضـوء الفجـر كان قـد اقترب مـن الجانب الخلفي مـن غرانـد بانكـس. هنـاك علـى بعد مئـات الأميال إلى الغرب، كانت الظروف الجوية قد خرقت كل الحدود، وتجاوزت الأرقام المسجلة على الخرائط والرسـوم البيانية. أشـار مقياس بوفورت لتحديد سـرعة الريح إلى اقتراب عاصفة قوتها 12. ريح عاتية هوجاء تتجاوز سرعتها ثلاثـة وسـبعين ميـلاً فـي السـاعة، وأمـواج ربمـا تتصاعـد إلى خمس وأربعيـن قدمـاً. وإلـى الجنـوب من جزيرة سـابل، بدأت البيانات التي سـجلتها طوافـة 44137 تتخـذ منحـى تصاعديـاً ظهيرة يوم 29، وبقيت على حالها طيلة السـاعات السـبع عشـرة اللاحقة. كانت أعلى موجة سـجلت على الرسـم البياني للمرة الأولى عند السـاعة الثامنة مسـاء وقـد تخطّـت مئـة قـدم، والموجة الثانية سـجّلت عنـد منتصف الليل. مع ذلك فمن المحتمل أن تكون الريح قد شوّهت دقة البيانات التي أرسـلتها الطوافة، ربما كانت الريح في الواقع تضرب بسـرعة تتجاوز مئة عقدة أو شـيئاً قريباً من ذلك. في إمكان ريح بسـرعة ثمانين ميلاً في السـاعة أن تمتصّ الأسـماك من البحر. لقد شـكلت الأمواج التي وصل ارتفاعها إلى مئة قدم نسـبة خمسـين بالمئة ليس غير من أعلى الأرقام التي توقعتها الحواسيب الإلكترونية من خلال النماذج المدوّنة في برامجها. تلك كانت أضخم الأمواج وأكثرها عتواً من التي سبق للنـاس أن عرفوهـا علـى جـرف مقاطعـة نوڤاسكوتشـيا، كندا. إنها في الواقع أشـد الأمواج التي جرى قياسـها في أي مكان من العالم على الإطلاق.

يفهـم العلمـاء الطريقـة التـي تتصـرف وفقها الأمـواج، لكنهم لا يدركـون بالضـرورة مـدى الدمـار الذي يمكن أن تلحقه عندما تتجاوز الحدود المعقولة في ضخامتها. هناك أمواج كاسرة ربما حدثت فجأة

في تلك الأصقاع تفوق في شدة بأسها القوى التي تولدت منها. ويمكن القول إن ارتفاع الأمواج مسألة تتعلق بمدى شدة هبوب الريح، والمدة التي تستغرقها، والمساحة من البحر التي تجتاحها. إنها توافقية \الشدة، والمدة، والمساحة، كما اصطلحوا على تسميتها. فالريح التي تهبّ على بحيرة ميشيغن بقوة عالية يمكن أن تؤدي إلى تصاعد الأمواج إلى خمس وثلاثين قدماً بعد عشر ساعات تقريباً، لكنها قد تصبح أكبر من ذلك بحسب المياه المنفتحة أمامها. كل سرعة تبلغها الريح تؤثر في شدة الأمواج والمدة التي تستمر فيها، وكلما تفاقمت سرعة الريح اقتربت الأمواج من الوصول إلى حالة تطورها التامة. تفجّر الأمواج التي تسوقها ريح قوتها 12 على مقياس بوفورت كل طاقتها الكامنة خلال ثلاثة أو أربعة أيام. أما العاصفة التي تجتاح ألف ميل من المحيط الشاسع لستين ساعة فيمكنها أن تولد أمواجاً خطيرة ترتفع إلى سبع وتسعين قدماً؛ وتصل في ذروة ارتفاعها إلى أكثر من ضعف ذلك. لم يتم تسجيل أمواج بذلك الحجم أبداً، لكنها موجودة بكل تأكيد وتحدث من حين إلى آخر. من الممكن لها أن تدمر أي شيء موجود في الموقع لقياسها.

جميع الأمواج، بغض النظر عن مدى ضخامتها، تبدأ بالنشوء كبقع صغيرة مضطربة - أو ما يعرف بمخالب القط - على سطح المياه. تمتلئ مخالب القط تلك برقاقات لها شكل ألماس، تسمى الأمواج الشعرية، تكون أوهن في شدتها من التوترات السطحية للمياه، وسرعان ما تتلاشى حالما تتوقف الريح عن الهبوب. إنها تمنح الريح شيئاً من مياهها على بحر زجاجي صافٍ، ولكن عندما تزداد سرعة الريح إلى أكثر من ست عقد تبدأ الأمواج الحقيقية بالتشكل. كلما ازداد هبوب الريح وشدّته، تضخمت الأمواج التي في إمكانها أن

تحملها في طريقها. إنها أنشوطة تعمل بآلية تغذية مرتدّة تجعل ارتفاع الأمواج يتضاعف مع تضاعف سرعة الريح.

تتشكل مثل هذه الأمواج بفعل الريح لكنها لا تعتمد كلياً على هذا وحده، عندما تتوقف الريح تستمر الأمواج في التوالد والتكاثر بفعل انهيارات لا نهاية لها نحو الأغوار التي تسبقها. تسمى هذه الأمواج الجاذبية، أو الأورام. إذا التقط المرء صورة لمقطعها العرضي فإنها تظهر مثل منحنيات متماثلة تتململ على سطح المياه من دون أن تفقد ولو نسبة ضئيلة من طاقتها. إن قطعة من الفلين طافية على الماء تتحرك إلى الأعلى والأسفل لكن ليس إلى الجوانب عندما تمرّ موجة من تحتها. كلما ازداد ارتفاع تلك التموّجات الجانبية، تباعدت قممها وتسارعت حركتها. تولد العواصف القطبية أمواجاً جانبية طويلة تصل المسافة بين قممها إلى نصف ميل أو أكثر، وتنتقل بسرعة ثلاثين أو أربعين ميلاً في الساعة، وهي تضرب جزر هاواي كأمواج كبيرة يبلغ ارتفاعها أربعين قدماً.

لسوء حظ البحارة، لا يرتفع المقدار الكلي لطاقة الأمواج في العاصفة بشكل متوازٍ مع سرعة الريح، لكنه يبلغ أربعة أضعاف قدرتها. الأمواج التي تنشأ نتيجة ريح سرعتها أربعون عقدة لا تكون قوتها ضعف قوة تلك الأمواج التي تنتج عن ريح سرعتها عشرون عقدة، بل تبلغ سبعة عشر ضعفاً من حيث عنفها. يمكن القول إن أفراد الطاقم الذين يراقبون مؤشر الأنيمومتر وهو يتصاعد إلى عشر عقد، ينتظرون في الواقع إصدار الحكم عليهم بالإعدام. علاوة على ذلك، فالريح العالية تميل إلى تقليص المسافة بين قمم الأمواج وزيادة حدة لطماتها. لا تبقى الأمواج بعدئذ منحنيات متماثلة، إنها تصبح جبالاً حادة القمم تمتد إلى ارتفاعات شاهقة فوق مستوى سطح البحر، أبعد من مسقط

الغور الموجود تحت السطح. إذا بلغ ارتفاع الموجة أكثر من سبع المسافة التي تفصل بين قمة وأخرى - طول الموجة - تغدو الأمواج بالغة الحدة إلى درجة لا تقدر على إسناد نفسها وتبدأ بالتكسر. في المياه الضحلة، تتكسر الأمواج لأن صخب واضطراب المياه التحتية يحدثان في القاع ويبطئان حركة الأمواج، يقلصان طول الموجة ويغيران نسبة الارتفاع إلى الطول. أما في المحيط المفتوح فيحدث العكس: تؤدي الريح إلى تشكل الأمواج بصورة سريعة ومتلاحقة حتى إن المسافة بين القمم لا تصمد طويلاً، فتتهاوى تحت ثقل كتلتها. والآن، بدلاً من أن تتجزأ الموجة المتكسرة بفقدان الطاقة - النسبة هنا قريبة من الصفر- فهي تنقل فجأة مقداراً هائلاً من الطاقة الحركية الكامنة إلى المياه المزاحة.

هناك قانون عام في ديناميكيا السوائل ينصّ على أن أي شيء يسقط في المياه يميل إلى أن يفعل أي شيء كانت تفعله المياه التي أزاحتها. في حالة مركب يقع وسط موجة متكسرة فهو يصبح بالفعل جزءاً من حركتها الملتوية. إما أن ينقلب رأساً على عقب أو يبقى مترنحاً بينما تتساقط عليه كتل المياه كالحجارة. لقد تم قياس الضغوط الآنية الناتجة عن أمواج متكسرة فوصلت إلى ستة أطنان على كل قدم مربعة. مثل تلك القوة الجبارة كانت قد اقتلعت حائل أمواج[1] وزنه 2,700 طن، رفعته دفعة واحدة، ونقلته إلى داخل مرفأ ويك في اسكتلندا. وحطمت تلك الأمواج أيضاً بوابة فولاذية طولها 195 قدماً في أونسيت لايت، جزر شيتلاند. ورفعت صخرة صلدة وزنها نصف طن وحملتها في الهواء إلى مسافة واحدة وتسعين قدماً في تيلاموك روك، ولاية أوريغون.

(1) حائل الأمواج: جدار أو حاجز لوقاية المرفأ أو الشاطئ من عزم الأمواج. م

هناك شواهد كثيرة تشير إلى أن معدل ارتفاع الأمواج يزداد بصورة بطيئة، وأن الأمواج الشـاذة التي يصل ارتفاعها إلى ثمانين أو تسـعين قدماً تصبح شـيئاً مألوفاً أكثر فأكثر. كان ارتفاع الأمواج قبالة سـواحل إنكلتـرا قـد ازداد بمعـدل 25 بالمئـة خـلال العقـود القليلة الماضية، ما يعني زيادة مقدارها عشرون قدماً في الارتفاع المتوقع للأمواج خلال نصف القرن المقبل. ربما كان من ضمن الأسـباب وراء ذلك صرامة القوانين التي وضعت للحفاظ على البيئة البحرية، والتي أدت إلى تقليل كميـات النفـط الخـام التـي كانت تتسـرب إلـى المحيطات من ناقلات النفط العملاقة. حيث كانت بقع هائلة من الزيوت تنتشر في كثير من الأحيـان علـى سـطح الميـاه ربمـا بلغت سـماكتها عـدة بوصات، فهي تعيق تكوّن وجبات متلاحقة من الأمواج الشعرية، وذلك بدوره يمنع الريح من التشـبث بسـطح البحر واقتلاع مياهه. وتطلق العوالق أيضاً مواد كيميائية لها التأثير نفسه، وقد شهدت مستويات نمو العوالق في شمال الأطلسي انخفاضاً مذهلاً. وهناك تفسير آخر لمثل هذا التغير، وهـو يتعلـق بظاهـرة غـازات الدفيئـة التي ظهرت فـي الآونة الأخيرة - بعضهم يسمونه تأثير البيوت الزجاجية الخضراء - والذي أدى بدوره إلى انتشـار العواصف بمعدل أكثر تكراراً وأشـد خطورة. لقد حدث أن دمرت الأمواج منصّات ومنشآت على سواحل نيوفاوندلاند، على سبيل المثال، كانت بمنأى عن كل ذلك منذ عقود طويلة.

نتيجـة لـكل ذلـك، ازدادت الضغـوط التي تفـرض على تصاميم هياكل السفن. صار الاتجاه السائد في ما يتعلق بشروط المتانة يتضمن بناء سـفن في اسـتطاعتها أن تتحمل جهد خمس وعشـرين سـنة، أو بمعنى آخر، الظروف الجوية الأشد عنفاً التي من المحتمل أن تواجهها السـفن طـوال تلـك الفتـرة. ومع ذلـك فلا بدّ أن تكـون تلك الموجة

الكاسرة التي اجتاحت حجرة الدفة في مركب الملكة ماري، الذي بلغ ارتفاعه تسعين قدماً، قد تجاوز كل تلك المعايير. لقد شُيدّت منصات استخراج النفط من بحر الشمال لتتحمل أمواجاً ارتفاعها 111 قدماً، أي أن في إمكانها الصمود لمدة مئة سنة. ولكن، لسوء الحظ، فجهد خمس وعشرين سنة ما هو إلا تصور إحصائي أو خيالي لا يمنح أي ضمانة إزاء ما يمكن أن يحصل في السنة المقبلة، أو حتى في الأسبوع المقبل. ربما واجه المركب خلال شهر واحد نوعاً من الأمواج الذي صُمّم هيكله ليتحمله أو لا يواجه شيئاً من ذلك على الإطلاق. المعماريون في المنشآت البحرية ببساطة هم الذين يقررون مستوى الجهد الذي يمكن للسفن أن تواجهه خلال عمرها التصميمي ومن ثم يطمحون نحو الأفضل. من غير العملي من الناحية الاقتصادية والتركيبية أن يجري بناء كل سفينة وفقاً لمواصفات خيالية بحيث تتحمّل جهد مئة سنة.

من المحتم إذاً، أن تواجه السفن أمواجاً تتجاوز معدلات الجهد الذي صمّمت لتحمله. وفقاً لمفردات الهندسة المعمارية البحرية، تسمى هذه أمواجاً لا يمكن التفاوض معها. أما البحارة فيسمونها الأمواج الخبيثة، أو الأمواج الشاذة. من الناحية المثلى فهي تكون حادة القمم وصلبة جداً ولها غور عميق يجري أمامها. «ثقب في المحيط» كما وصفه بعض شهود العيان. لا تستطيع السفينة حين تقع في ذلك الفخ أن ترفع مقدمتها بسرعة كافية، والموجة التي تباغتها تتكسر على ظهرها كمطرقة تهوي على سندان. يزخر التاريخ البحري بمثل هذه المجابهات اليائسة مع وحوش من الأمواج. عندما كان السير أرنست شاكلتون يعبر القطب الجنوبي على مركب مفتوح طوله اثنتان وعشرون قدماً، رأى موجة مهولة ضخمة بحيث إنه تصور الزبد الذي يكلل

قمتها سحابة أضاءها القمر. لم يكن لديه وقت ليفعل أي شيء سوى أن صاح: «تشبثوا جيداً، أيها الرجال، إنها تداهمنا!». تماماً قبل أن تتكسر الموجة على مركبه. كان ذلك يشبه المعجزة، فهم لم يغرقوا. في شباط 1883، ضربت موجة هائلة السفينة البخارية غلامورغان، التي طولها 320 قدماً مما أدى إلى استدارتها 180 درجة، واقتلعت حجرة الدفة من ظهرها، وأخذت كل طاقم السفينة معها إلى الأعماق. وفي ما بعد غرقت السفينة. وفي سنة 1966، واجهت السفينة البخارية الإيطالية مايكل أنجلو، التي تزن 44,000 طن، وتحمل على متنها 775 مسافراً، موجة عملاقة واحدة في بحر لم تشبه قبلها أي موجة. سقطت مقدمتها في الغور على الفور وثقبت الموجة مقدمتها، وغمرت حجرة الدفة بالمياه، وقتلت رجلاً من أفراد طاقمها واثنين من المسافرين. وفي سنة 1976، كانت ناقلة النفط العملاقة كريتان ستار «... قد صدمتها موجة جبارة كأنها صاعقة وقعت على سطحها...». ولم يُسمع عنها شيء مجدداً. العلامة الوحيدة التي بقيت تدل على مكان غرقها كانت بقعة من النفط الخام قد طفت وانتشرت إلى مسافة أربعة أميال حتى صارت قريبة من بومباي.

يعتبر ساحل جنوب أفريقيا، بين دوربان وإيست لندن، موطناً لأعداد غير متوقعة لمثل هذه الأمواج أو الوحوش الكاسرة. يجري تيار أغولاس بسرعة أربع عقد محتكاً بالجرف القاري على بعد بضعة أميال من الساحل، ويمارس لعبة الخراب مع الأمواج المتلاطمة التي تأتي من مخلفات العواصف القطبية. يعمل التيار على تقليص أطوالها، ممّا يجعل الأمواج المتلاطمة أكثر حدة وخطورة، وينحرف عن مساره باتجاه المياه السريعة في الوقت الذي تحني فيه الأمواج رؤوسها وتلامس أطرافها الشاطئ. تتركز طاقة الأمواج في مركز التيار

وتغمر السفن التي تقع ضمن مسارها في محاولة للإبقاء على حرية جريانها. في سنة 1973 ارتطمت سفينة نقل البضائع بينكرواشان، التي تزن 12,000 طن، بموجة عنيفة خارج ساحل دوربان، واضطروا إلى قطرها إلى الميناء، بالكاد كانت قادرة على الاستمرار في الطفو. بعدها بأسابيع، وفي المنطقة ذاتها دهمت موجة خبيثة أخرى سفينة ذات وزن مماثل تحمل اسم نبتون سابفاير وهي في منتصف رحلتها الأولى. وتم نقل أفراد طاقمها الذين كانوا وقتها في الجزء الخلفي عبر مروحية. وفي سنة 1974، سقطت ناقلة النفط النرويجية ولستار، التي تزن 132,000 طن داخل غور سحيق. "لم نكن نرى أمواجاً في البحر أمام السفينة، لا شيء سوى ثقب أزرق". قال أحد أفراد الطاقم. وبعد ذلك باغتت السفينة موجة وحشية أخرى على مقدمتها. أدى تأثير الموجتين إلى تجعّد لوح فولاذي سمكه بوصة فصار كأنه صفيحة معدنية. وتهشم الجزء الأمامي من مقدمة السفينة.

أكبر الأمواج الخبيثة التي تم تسجيلها كانت في أثناء عاصفة هبّت على المحيط الهادئ سنة 1933، عندما كانت ناقلة النفط رامابو التابعة للبحرية، التي يبلغ طولها 478 قدماً، في طريقها من مانيلا إلى سان دييغو. واجهت الناقلة ريحاً نتجت عن منخفض جوي كانت تعصف بسرعة وصلت إلى ثمانٍ وستين عقدة طوال أسبوع كامل، قادتهم إلى بحر متلاطم الأمواج حتى لم يعد لدى ناقلة النفط رامابو خيار غير الالتفاف ومواجهة البحر بجزئها الخلفي. (على العكس من الناقلات في هذه الأيام، كانت حجرة الدفة في رامابو متقدمة قليلاً باتجاه وسط الناقلة). في وقت مبكر من صباح يوم 7 شباط، ألقى ضابط المراقبة نظرة على الجزء الخلفي، فرأى موجة كالوحش تتصاعد حتى وصلت إلى عش طيور فوق منصة قبطان الناقلة. أشارت حسابات بسيطة

أُجريت لاحقاً إلى أن ارتفاع الموجة كان 112 قدماً.

يُعتقد أن أمواجاً مثل تلك تتألف عادة من تداخل العديد من الأمواج العادية في ما بينها، ممّا يؤدي إلى تشكل أكوام غير مستقرة وشاهقة من المياه. وهناك أمواج غيرها تتحول إلى كتل متلاطمة تمتد إلى مسافات طويلة وهي في الأصل متبقية من عواصف سابقة. مثل هذه التراكمات في الطاقة تنتقل كل ثلاثة منها معاً - وهي ظاهرة تسمى الشقيقات الثلاث - وتكون أحجامها هائلة لدرجة أن في إمكان الرادار تعقبّها. هناك حالات شوهدت فيها موجات شقيقات ثلاث تعبر المحيط الأطلسي، وتتزاحم لاختراق الجدار الصخري الذي بلغ ارتفاعه 100 قامة مقابل ساحل فرنسا. أي أنّ الأمواج كانت تتكسر على الجرف القاري الصلد كما لو أنه مرتفع رملي ساحلي. لا ينجو معظم الناس إذا صادف أن واجهتهم مثل هذه الأمواج، لذا يكون من الصعوبة الحصول على معلومات دقيقة بشأنها من مصدرها الأصلي، لكنها متوفرة حتماً. في الستينيات كانت هناك امرأة إنكليزية تدعى بيرل سميتون تبحر على مركب برفقة زوجها قرب كيب هورن عندما رأت موجة ترتفع من خلفها كأنها سور شاهق، وتمتدّ في خط مستقيم إلى مسافة بعيدة قدر ما يصل إليه مرمى بصرها. «اختفى الأفق كله وراء جدار رمادي هائل». كتبت في الصحيفة: «لم تكن الموجة ذات قمة ملتوية، كان هناك مجرد خط أبيض رقيق يؤطرها من الأعلى. ولا تشبه جبهتها المائلة أي موجة عادية. إنه جدار من المياه له جبهة عمودية تماماً، المياه كانت تنهمر نحو الأسفل في تموّجات لامعة بيضاء، كأنها شلال».

أدارت تلك الموجة المركب الذي يبلغ طوله ستاً وأربعين قدماً وعكست اتجاهه، وانتزعت سميتون من القبضة التي كانت تتشبث بها،

وقذفتها إلى خارج المركب.

وقد شهد تومي باري تجربة مماثلة خارج سواحل ضفة جورجز. فقد ضربت مركبه إحدى الأمواج المباغتة في أثناء عاصفة، وكأنما ظهرت الموجة من العدم. «حدث شيء كالانفجار وتهشّم زجاج الكوات على الفور». قال: «تناثر الحطام والزجاج في غرفة المحرك، ودخلت قطع منه في جهاز تعشيق التروس، ولم نستطع إخراجها. ترنح المركب على بحر هائج وتقاذفتنا الأمواج في كل مكان، الأشياء التي كانت ثابتة على ظهر المركب من قبل صارت تنتقل هنا وهناك. مزّقت الموجة طوف النجاة في حمّالته واقتلعت غطاء إحدى فتحات التصريف فهجمت المياه علينا. اتصلت على عجل بمركب الآنسة ميلي: (لاري، ضربتنا موجة هائلة، انتظر لحظة، لا أزال هنا). مضينا نبحر إلى عرض البحر، وبعد نحو عشر دقائق هجمت علينا الموجة ذاتها من جديد. اقتلعت في هذه المرة ألواح التوازن من المياه وتعرّض جانب من هيكل المركب لانبعاج جسيم».

إن كانت ثمة موجة في إمكانها تهشيم زجاج كوات مركب بيلي فلا بدّ أنها مماثلة للموجة التي رأتها سميتون أو باري. لا بدّ أنها مارد أسطوري يشهر سيفاً صارماً، ويوجّه ضربة غير متوقعة. ذلك مشهد مرعب من الصعب أن يتخيله الإنسان. وصل مستوى المياه إلى الركب في حجرة الدفة، وتعثر الرجال وهم يتدافعون في طريقهم إلى السلم، وكانت الريح تعوي عبر الكوات المفتوحة. إذا دخل مزيد من المياه فيمكن أن تصل إلى حجرة المحرك، وتغمر الأسلاك، وربما تلقّى بعض الأشخاص صعقة كهربائية. قد يصبح المركب الفولاذي كله مكهرباً، فيُصعق أي شخص يقف وسط المياه. حين يفقد المركب زجاج كواته في مثل تلك الظروف يمتلئ بالمياه خلال دقائق معدودة،

لذلـك تطـوّع رجـلان وربطـا حبـال أمان حـول خصريهما وزحفا إلى الخارج نحو منصة ظهر الحوت حاملين معهما صفائح من الخشـب المعاكـس. «هـذا النـوع مـن الخشـب كأنه طائرة ورقية يمكن أن تطير مع الريح، لكن ينبغي معالجة الدمار الذي تلحقه العاصفة الخبيثة بلا أدنى تأخير». قال شـارلي ريد: «إنها فكرة مخيفة، أن يخرج شـخص على ظهر المركب في مثل هذا الجو الرهيب. بما أنني قبطان المركب فأنا أخشـى أكثر من غيري أن يحدث الأسـوأ، أن يسـقط أحدهم من الجانب».

مـن الصعوبـة أن يكـون هنـاك عمـل أكثـر خطورة مـن المغامرة بالصعـود إلـى منصـة ظهـر الحـوت فـي أثنـاء عاصفة هوجـاء لإجراء بعض أعمال النجارة. فالريح التي تبلغ سـرعتها 100 عقدة لا تجعل الإنسان قادراً على المشي بل هو بالكاد يستطيع أن يزحف. في البحر تلطمك الريح على الوجه مباشـرة. وتطفح السـطوح بالمياه، ويتمايل المركب كأرجوحة يلهو بها معتوه، ويرشقك رذاذ مثل قنابل عنقودية. ليس في إمكان المرء عندئذ إلا أن يعمل خلال فترة الهدوء النسـبي الـذي يتزامـن مـع هبـوط الأمواج إلـى أغوارها، ثم ينبطح عندما تعلو رؤوسها ليمنعها من أن تقذف به إلى البحر. حمل أحد الرجلين قطع الخشب ووضعها على الكوة بينما حاول الآخر فتح ثقوب في حجرة الدفة باسـتخدام مثقاب كهربائي. تمكّن من إنشـاء ثقب، وأقحم فيه رتاجاً وصار يضرب عليه بمطرقة، ومن ثم قام شخص آخر في حجرة الدفة بلفّ صامولة على الرتاج بينما تابع الرجلان في الخارج عملية التثقيـب وتثبيـت ألـواح الخشـب على جميع الكـوات. بعض القباطنة يضعون إطاراً مطاطياً بين الخشب والفولاذ ليمنع نفاذ الماء.

بالرغم من أن ذلك عمل انتحاري إلاّ أن أفراد الطاقم ينجحون

في أغلب الأحيان في تثبيت ألواح الخشب على الكوات المفتوحة حتى في أصعب الظروف. بعد الانتهاء من ذلك بدأ بعض الأشخاص عملهم في تفريغ المياه من حجرة الدفة بالدلاء ما أدى إلى إعادة المقصورة إلى وضعها الطبيعي. ربما حاول شخص أن يلقي نظرة على جهاز لوران أو يفحص اللاسلكي بعد ربطه بالبطارية ليرى إن كانت هناك أي إشارة. أما بيلي فقد بدأ ينقل الوقود من خزان إلى آخر، محاولاً الإبقاء على توازن المركب قدر الإمكان. وربما تفقد شخص آخر أيضاً حجرة المحرك ومنصة إلقاء الشباك. ترى، هل كانت البالوعات تشفط مياهها؟ هل لامست ألواح التوازن سطح الماء؟ هل باب مخزن السمك مغلق بإحكام؟

لم تكن هناك في واقع الأمر الكثير من الأشياء التي يمكنهم عملها في هذه المرحلة سوى الاتجاه بالمركب مباشرة نحو العاصفة، ما من سبيل للفرار من وجهها، وأن يأملوا أيضاً في ألا تهاجمهم مزيد من الأمواج. لو تابعت الأمواج اقتلاع كواتهم يمكن أن يستديروا في الاتجاه المعاكس، لكن ذلك سيُحدث مجموعة جديدة من المشاكل. ربما دفنتهم الأمواج بكل بساطة، أو أغرقت مخزن المؤن، أو أثارت الرواسب الراكدة في الخزانات وسدّت مصفيات الوقود. إن تمايل المركب بعنف يُحتِّم على الطاقم تبديل المصفيات بلا توقف، يسحبونها، ويزيلون الرواسب عنها، ثم يعيدونها إلى أماكنها مرة تلو الأخرى، وبأقصى ما يستطيعون من سرعة. إذا لم يفعلوا ذلك يتوقف المحرك وينقلب المركب.

لا مجال للشك في أن بيلي كان سيتصل طالباً المساعدة لو استطاع إلى ذلك سبيلاً. كل ما كان عليه أن يقوله هو كلمة النجدة، على قناة 16 أو 2182 كيلو هرتز، ويعطي إحداثيات موقعه.

تلـك القنـوات يراقبهـا خفـر السـواحل على الـدوام، وكذلك الجهات العسـكرية، وكل المراكب القريبة منه في المحيط. وبحسـب القوانين البحرية، يجب على أي مركب يلتقط إشارة طلب النجدة الاستجابة لها فوراً، إلا إذا كانت حياتهم ستتعرض للخطر. سيرسل خفر السواحل مروحية إنقاذ من نوع أورورا لتحديد موقع **أندريا غايل** ومن ثم تبقى تنـاور فوقـه. هنـاك أيضـاً مروحية مخصصة لأعمـال الإنقاذ على أهبة الاسـتعداد فـي القاعـدة الجويـة خـارج هاليفاكس. عندئـذ يبدأ قارب خفر السـواحل الكندية أدوارد كورنوالس يبحر شـرقاً من هاليفاكس في رحلة ربما تستغرق ستاً وثلاثين ساعة. وكذلك سينطلق ترايمف سي، وهـو زورق قطـر يجـوب المحيطـات يتمركز في منصة للتنقيب عـن النفـط تقـع خارج سـواحل جزيرة سـابل. وربمـا حاولت مراكب أخـرى مثـل الكونـت هولانـد، وزارا، ومـاري تي أيضـاً الاقتراب من موقـع بيلـي. حيـن تصبـح تلـك المراكب هناك لن تغادر حتى يسـمح لها خفر السواحل بذلك.

على ما يبدو كانت أجهزة الاتصال في مركب بيلي قد تعطلت. لم يتلقَ خفر السواحل أي اتصال. الآن لم تعد لديه أي وسيلة للاتصال مع العالم سوى جهاز طوارئ موجود في حافظة بلاستيكية فوق منصة ظهر الحوت. حجم ذلك الجهاز يماثل قارورة البولنغ الخشبية، وفيه مفتاح يمكن أن يوضع على عدة مواضع: تشغيل، وإطفاء، وإنذار. لكن ذلـك المفتـاح يوضـع دومـاً على إنذار، فإذا غطس المركب في المياه يرسـل متحسـس في الجهاز إشـارة لاسـلكية تحوّل عن طريق الأقمار الاصطناعية إلى مواقع تنصت منتشرة على طول الساحل. على الفور يعرف خفر السواحل اسم المركب، وموقعه، وأن كارثة قد وقعت له. لكن في حال تعطلت أجهزة الاتصال في المركب يمكن للقبطان أن

يرسـل إشـارة طلب النجدة وذلك بتحويل مفتاح جهاز الطوارئ إلى وضع تشغيل. ذلك يمثل نداء استغاثة يرسل عبر جهاز اللاسلكي.

لكن بيلي لم يفعل هذا، لم يلجأ إلى تشغيل مفتاح جهاز الطوارئ. يمكن أن يعني ذلك شيئاً واحداً، أنه بقي يتطلع إلى فرصة للنجاة تماماً، إلى اللحظة التي لم تعد لهم فيها أي فرصة على الإطلاق. لا بدّ أنه قد عرف نوع الموجة التي اقتلعت زجاج كواتهم، وتوقع أنها ستضرب من جديد. لكنه تصور أنهم سـيكونون قادرين على تحمّل صدمتها. مـن الناحيـة الإحصائيـة، فالريـح التي تبلغ سـرعتها أربعين عقدة تولد أمواجاً كاسـرة يبلغ ارتفاعها ثلاثين أو أربعين قدماً تضرب كل سـت دقائـق تقريبـاً. ميـاه خضـراء تجتاح مقدمـة المركب ومياه بيضاء تغمر حجرة القيادة. ربما كان بيلي يتلقى كل سـاعة ضربة من موجة يبلغ ارتفاعها خمسين قدماً. ربما كان ذلك من نوع الأمواج التي حطمت كـوات مركبـه. ربمـا كان علـى بيلـي أن يتوقـع موجة كل 100 سـاعة، لا تقبـل التفـاوض، موجـة مجنونـة يبلـغ ارتفاعها سـبعين قدماً تجعل المركب يستدير من طرف إلى طرف. توجب عليه أن يتوقع مداهمة العاصفة قبل حتى أن تمضي مئة ساعة.

كل شخص على ظهر مركب يوشك على الغرق يتصرف بشكل مختلف. هناك رجل قيل إنه كان على أحد مراكب غلوسيستر لم يفعل شـيئاً سـوى أن تكوّر على نفسـه وبدأ يبكي في الوقت الذي انشـغل فيه رفاقه بالعمل بلا كلل. كل أفراد طاقم **أندريا غايل** كانوا صيادين متمرسين، وربما حاولوا الاستهانة بتلك العاصفة واعتبروها أمراً عابراً مثلهـا مثـل غيرهـا - فهـم سـبق أن واجهوا مثـل هذه العواصف مراراً وتكراراً - وسيتجاوزونها بسلام، على الأقل لم يشعروا بالخوف إلى درجة الغثيان. وبلا أدنى شك، بينما كان بيلي يتصارع مع الدفة فقد

سعى جاهداً إلى إبعاد فكرة الغرق عن ذهنه. قال إيرني هازارد إن الغرق آخر شيء يخطر بباله حين يبحر خارج سواحل ضفة جورجز. «ليس هناك الكثير من الأحاديث التي يمكن أن نتبادلها معاً، لا نفكر إلا في العمل، من السهولة على المرء إدراك هذا، نقول لأنفسنا: دعونا فقط ننجز هذا الشيء أو ذاك. لا يتوفر لدينا متسع من الوقت للإحساس بالخطر. العمل يشغل كل تفكيرنا».

ولكن، أياً كان الأمر، فبعض الحقائق حتماً كانت قد تجلت أمام أنظارهم. في مرحلة ما كان من المحتم أن يدرك كلٌّ من تاين، وشاتفورد، وسوليفان، وموران، ومورفي، وبيير أن ليس ثمة سبيل للخلاص في هذا المركب التعيس. في وسعهم تشغيل جهاز الطوارئ، لكن عملية الإنقاذ في الليل وفي مثل هذه الظروف الصعبة ستكون مستحيلة فعلاً. في إمكانهم أن ينزلوا طوف النجاة، ولكنهم لن يقدروا على النجاة بالتأكيد وسط تلك الجبال المتلاطمة من الأمواج. إنْ غرق المركب سيغرقون معه إلى حيث يغرق، وما من أحد على وجه الأرض قادر على أن يفعل أي شيء حيال ذلك. حتماً لم تعد حياتهم بأيديهم الآن.

تلك حقيقة لا بدّ أن تكون قد جثمت على صدر بوبي شاتفورد كأنها وجبة ثقيلة لم تهضمها المعدة. كان هو، على كل حال، وليس غيره من راودته تلك الهواجس المرعبة يوم مغادرتهم الميناء. في الأمسية الأخيرة على المرفأ كان قاب قوسين أو أدنى من قول: لا - يخبر كريس، ليس إلاّ، أن تشغل السيارة وتنطلق. في وسعهما الرجوع إلى شقتها، أو إلى الساحل، أو إلى أي مكان على هذه الأرض. ذلك ليس شيئاً مهماً، لكنه ما كان سيرى هذا الوجه القبيح للعاصفة الذي يقف إزاءه الآن، ولن يساق بقية الرجال أيضاً إلى حتفهم. سيحتاج

بيلي إلى يوم آخر على الأقل ليعثر على رجل بديل، وفي ذلك الوقت يكونون قد توغلوا بعيداً إلى الشرق عن بقية مراكب الأسطول.

في الربيع الفائت كان بوبي وكريس قد استعارا فيلماً بعنوان الإخوة سوليفان، وهو يحكي قصة خمسة إخوان لقوا حتفهم على سفينة تابعة للبحرية الأميركية في أثناء الحرب العالمية الثانية. كان من الأفلام المفضلة لدى إيثيل. حين جلس مع كريس يشاهدان الفيلم، وفكّر في إخوانه، بدأ بوبي يبكي. لم يكن من السهولة لرجل مثله أن يبكي، ولم تعرف كريس كيف يمكن لها أن تتصرف. هل ينبغي عليها أن تقول شيئاً ما؟ تتظاهر أنها لا تراه؟ تطفئ التلفاز؟ وأخيراً، قال بوبي إنه متضايق من التفكير في حال إخوانه الذين يعملون في صيد السمك، وقال إذا حدث له أي شيء فهو يريد أن يدفن في البحر. قالت كريس إن شيئاً لن يحدث له، لكنه أصرّ. «فقط ادفنوني في البحر». قال: «عديني بذلك».

والآن، ها هو ذا، سيدفن في البحر. تدهور الوضع من الأسوأ إلى شيء ليس من السهولة التحدث عنه. أشار مقياس بوفورت إلى ريح تبلغ قوتها 10 أو 11. لقد وصفت كراسة (المهارة في الملاحة البحرية) البريطانية العاصفة التي تبلغ قوتها 10 بقولها: «يشكل زبد البحر كتلاً عظيمة تتدفق في أشرطة بيضاء كثيفة في اتجاه الريح. وتندفع الأمواج الثقيلة على البحر وترتفع عالياً وتسقط كأنها الصواعق». أما بالنسبة إلى عاصفة قوتها 11 فهي أسوأ: «أمواج تبلغ علواً شاهقاً لدرجة استثنائية، ربما حجبت السفن الصغيرة أو متوسطة الحجم عن الرؤية. وتغطي البحر بالكامل مساحات عريضة من الزبد الأبيض». لم يزل إعصار غريس يحث خطاه نحو الشمال، وحين يرتطم بالعاصفة التي تجتاح جزر سابل - ربما خلال يوم أو نحو ذلك - فالأمور ستسوء

وتغدو أكثر خطورة، ربما وصلت قوة العاصفة إلى 12. يمكن للقليل من المراكب التي بهذا الحجم تحمّل عاصفة بذلك الجبروت.

ما دام بيلي، على ما يبدو، غير قادر على استعمال اللاسلكي فليس ثمة من سبيل لمعرفة مجريات الأمور على متن **أندريا غايل**. لكن، في وسع المرء أن يكوّن فكرة ولو طفيفة اعتماداً على أيشن مارو 78، وهي سفينة يابانية عابرة للمحيطات كانت، وقتها، على بعد مئتي ميل باتجاه الجنوب الغربي. كانت على متن هذه السفينة امرأة كندية، هي جوديث ريفز، تعمل مراقبة وتتلخص مسؤوليتها في التأكد من تنفيذ السفينة لتعليمات الصيد الكندية. دهمت العاصفة أيشن مارو في الوقت ذاته تقريباً الذي ضربت فيه **أندريا غايل**، لكن ليس بمثل تلك المباغتة والسرعة؛ أظهرت الطوافة 44137، التي تبعد مسافة ستين ميلاً جنوباً، زيادة طفيفة، وتدريجية في سرعة الريح بدأت عند الساعة الخامسة مساء يوم 28. ومع فجر اليوم التالي، بلغت سرعة الريح أربعين عقدة ثم تصاعدت إلى خمسين، ووصلت ذروة الأمواج إلى خمس وأربعين قدماً. ذلك إلى حدٍّ ما كان أقل مما رآه بيلي، لكن الأوضاع لم تقف عند هذا الحد بل استمرت تتدهور. مع منتصف الليل تفاقمت سرعة الريح، وتجاوزت قمم الأمواج مئة قدم. عند الساعة الثامنة وعشر دقائق ليلاً، من يوم 29 تشرين الأول، ضربت أول موجة عملاقة سفينة أيشن مارو 78.

تحطمت كوة في الجانب الأيسر وانطلق صوت فرقعة كأنما من بندقية. انهمرت المياه إلى داخل منصة قبطان السفينة، واستمرت تتدفق على الممرات حتى وصلت إلى غرفة ريفز. سمعت ريفز صرخات مذعورة من أفراد الطاقم وهم يتراكضون ومن ثم أوامر لم تفهم منها شيئاً. أسرع الرجال لتغطية الكوة بألواح الخشب وسحب المياه، وفي

غضون ساعة تمكن القبطان من استعادة السيطرة على سفينته. مع ذلك كانت السفينة تتخذ مساراً مثيراً للرعب. كان طولها 150 قدماً - ضعف حجم **أندريا غايل** - وكادت الأمواج تدفن منصاتها بالكامل. الأمر الغريب أنه لم تكن هناك ستر نجاة على متنها، ولا جهاز طوارئ. وقبل الفجر تماماً، ضربتها موجة أخرى.

تهشمت أربع كوات في هذه المرة، من ضمنها الكوة التي أغلقوها بالخشب المعاكس. «كل الدوائر الكهربائية تعطلت، وتصاعد دخان أبيض من الأسلاك التي كانت تئزّ وتفرقع». قالت ريفز: «تعطل كل شيء على السفينة وأضحت مشلولة الحركة. جهاز اللاسلكي ذو الترددات العالية، والرادار، ومنظومة الاتصالات الداخلية، ومؤشرات الملاحة، كلها اعتبرت غير صالحة للعمل. عندئذ جاء مشغل اللاسلكي نحوي وقال - بلغة الإشارات - إنه يريد مني الذهاب إلى غرفة اللاسلكي».

استطاع مشغل اللاسلكي الاتصال بمتعهد السفينة عبر هاتف الأقمار الاصطناعية، ووضعت ريفز على الخط لتشرح نوع الأضرار التي لحقت بالسفينة. وبينما كانت تتكلم دخل على الخط خفر السواحل في نيويورك، كانوا يتنصتون على المكالمة في ذلك الوقت وأرادوا معرفة إن كانت أيشن مارو تحتاج إلى المساعدة. قالت لهم ريفز إنهم قد فقدوا لتوّهم أغلب أجهزتهم الإلكترونية وهم الآن في موقف خطير. حوّلها خفر سواحل نيويورك إلى خفر سواحل هاليفاكس، وبينما كانوا يتناقشون حول الطريقة التي يتمكنون من خلالها إخلاء الناس من السفينة قاطعهم مشغل اللاسلكي. كان يشير إلى جملة كتبت بالإنكليزية في سجل للرسائل، انحنت ريفز لتقرأ عن قرب: «إننا عاجزون تماماً وتتقاذفنا الأمواج في كل مكان.

رجاء قدموا إلينا ما تستطيعون من مساعدة». (لم تعرف ريفز حقيقة ما حصل، فقد تعطل جهاز التحكم بتوجيه السفينة، بالرغم من أن مشغل اللاسلكي لم يكن يدري كيف يشرح لها الأمر). في هذه اللحظة بالضبط أدركت ريفز أنها ستغرق.

- «كانت السفينة عاجزة عن توجيه نفسها وأصبحنا في عين العاصفة تماماً». قالت: «سطح البحر صار حلبة مصارعة بين الريح والأمواج التي تهجم علينا من مختلف الاتجاهات. كانت الريح تزيح قمم الأمواج وتدحرجها لمسافات بعيدة حتى إنه عندما وصلت طائرة البحث والإنقاذ لم نتمكن من رؤيتها. لم يكن من المستغرب أن تنقلب تلك السفينة الضخمة على جانبها، أو أن نسقط في أي لحظة على رؤوسنا. إذا ضربتنا موجة أخرى يمكن أن تدفن السفينة وتسوقها إلى الأعماق السحيقة. في تلك اللحظات الفريدة التي تسبق صعود السفينة إلى سطح المياه ليس في وسع المرء أن يفعل شيئاً سوى حبس أنفاسه، والانتظار».

صارت السفينة كجثة تطفو على المياه. تتلقى لطمات الأمواج الهائلة على جانبها العريض. بحسب قول ريفز، كانت تتدحرج كالبرميل فتهبط تارة وتصعد أخرى. حاولت أربعة مراكب الإسراع لتلبية نداء استغاثتها، لكن ثلاثة منها اضطرت إلى التوقف في مكان ما بسبب حالة الجو. ما كان في وسعهم الاستمرار في التقدم من دون تعريض حياتهم للخطر. ترك زورق ترايمف سي جزيرة سابل وشق طريقه باتجاه الجنوب، وكان قارب خفر السواحل أدوارد كورنوالس يتجه إليهم من هاليفاكس. استسلم طاقم أيشن مارو إلى مصيرهم بلامبالاة، بعد أن أيقنوا أنهم هالكون. لكن ريفز لم يكن لديها وقت للتفكير، كان عليها البحث عن سترة للنجاة، حاولت من جديد تشغيل

اللاسلكي أو الاتصال عبر الأقمار الاصطناعية، قلبت صفحات كتاب العبارات اليابانية التي تستخدم في البحر. وكان من المحتم بعد كل هذا أن تتوفر لديها لحظات للتأمل في الخيارات المتاحة.

- يجب عليّ إما أن أقفز من السفينة، أو أغرق معها إلى الأعماق. بالنسبة إلى الاحتمال الأول، فقد فكرت فيه لوهلة حتى أيقنت أن الشجاعة لن تواتيني. يا الله، لن أتمكن أبداً من الخلاص من هذه السفينة اللعينة، ستكون قبري. لكنني تصورت أنه ينبغي علي القيام بأي شيء في ذلك الوقت، ليس هناك مغزى وراء التفكير في الغرق لأنه شيء مرعب حقاً. داهمني إحساس أنني كنت سأقترف فعلاً شنيعاً. الغرق بمفردي لن يكون جميلاً. في اللحظة التي فقدنا فيها التحكم بالسفينة فكرنا في أننا سنموت جميعاً. فليكن ذلك، أعني، كنت أعلم أن ذلك الاحتمال صار حقيقة الآن، علي مواجهة ذلك المصير، ولكن ليس لوحدي».

بعدها بوقت قصير سأل ضابط اتصالات من نيويورك ريفز عن مجريات الأمور. «إنها ليست على ما يرام». قالت: «هل أخرجت سترة النجاة الخاصة بك؟». «نعم، إنها معي هنا». «حسناً، كم من اليابانيين يمكنك حملهم معك؟»». ضحكت ريفز، حتى تلك المزحة لم تكن كافية لأن تخفف من حدة اليأس الذي اعترى الموقف. بعد بضع ساعات رنّ هاتف الأقمار الاصطناعية. كان المتكلم شخصاً غير متوقع، إنه مراسل إحدى القنوات الإذاعية الكندية أراد إجراء مقابلة معها. كان اسمه ريك هاو.

- «آنسة ريفز، هل الوضع صعب كثيراً؟»». سألها هاو، وسط زعيق الريح الذي لا يتوقف.

- «إنه صعب للغاية».

- «ماذا عن سفينة الصيد، ما المشكلة التي تواجهونها؟».

- «إنها ليست سفينة صيد، بل عابرة محيطات. المشكلة أنه قد تحطمت لدينا ثلاث كوات في منصة قبطان السفينة في وقت مبكر من صباح هذا اليوم وفقدنا كل وسائل الاتصال».

- «هل أنت معرضة لأي خطر أم أنت واثقة من أن كل شيء سيكون على ما يرام؟».

- «حسناً، إننا في خطر جسيم، بالتأكيد نحن في خطر. إننا نطفو على أمواج يبلغ ارتفاعها اثني عشر متراً وتبلغ سرعة الريح خمسين أو ستين عقدة. إذا اجتاحتنا أمواج أخرى واخترقت الكوات المكسرة في المنصة فذلك سيؤدي إلى تعطيل أي اتصالات متبقية. لهذا فنحن بالتأكيد نواجه خطراً الآن».

- «هل تعرفين كم تبعد عنكم أقرب سفينة؟».

- «لم نعثر على أي سفينة ضمن مسافة مئة ميل تقريباً. إذا اضطررنا إلى أن نترك السفينة فيمكن أن تصل مروحيات إلى هنا بعد ثلاث ساعات ونصف. لسوء الحظ لن يقدروا على الوصول قبل الظلام، إن حصل شيء في الظلام قضي علينا حتماً».

- «ذكرت أنك تتوقعين تحسن حالة الجو ربما في وقت لاحق من اليوم. هل لديك المزيد مما يمكنك أن تخبرينا به؟».

- «يفترض أن يتقلص حجم الأمواج من خمسة إلى ثمانية أمتار، ويتحول اتجاه الريح إلى الشرق، وتهبّ بسرعة تتراوح من خمس وعشرين إلى خمس وثلاثين عقدة. من شأن ذلك أن يخفف من وطأة الخوف الذي يعتريني الآن ولو قليلاً. أخشى أن نتلقى ضربة مباشرة تقضي علينا. ربما انقلبت السفينة، وستغرق حتماً إذا لحقتها

ضربة أخرى. إنها تتمايل بنا كأنها ريشة في مهب الريح. كل شيء تدمّر وما من بصيص أمل في النجاة. انحشرنا داخلها كالمساجين الذين ينتظرون تنفيذ حكم الإعدام. إذا انقلبت السفينة بنا ينتهي كل شيء. حوّل».

- «الآن، هل هناك مرحلة معينة يتوجب عليكم عندها إخلاء السفينة، وهل الطاقم، وأنت نفسك على استعداد لفعل ذلك؟».

- «حسناً، أقول لك الحقيقة فأنا لا أعتقد أن طاقم السفينة على استعداد تام للقيام بإجراءات الطوارئ. ليست لديهم أي مشاعل طوارئ وهم لا يبدون بالنسبة إليّ متدربين جيداً على تنفيذ أي خطة في هذا المجال، هذا شيء يثير الرعب. إنني الوحيدة التي لدي سترة نجاة. لكن، مع موجة مثل التي ضربتنا اليوم أتصور أنها لن تفيدني كثيراً».

- «نعم، أخشى أن يكون هذا صحيحاً. حسناً، أشكرك على التحدث معنا، كل من في المقاطعة يدعون من أجل عودتك بسلام».

- «شكراً لك».

بعد تلك الكلمات عادت ريفز مجدداً إلى عملها الذي كانت منشغلة فيه.

* * *

من خلال حديثه مع تومي باري ربما بدا بيلي قادراً على أن يبحر إلى الشمال الغربي لمدة ساعتين أو ثلاث ساعات أخرى قبل أن تغدو الأمواج أكثر عنفاً في تدافعها على الجزء الخلفي من مركبه. سيوصله ذلك إلى الشمال من طوافة البيانات ويضعه عند حافة بانكويرو، وهي إحدى مناطق الصيد القديمة خارج نوڤاسكوتشيا. ينعطف خط من

السواحل الرملية طوله 200 ياردة قرب بانكويرو، ثم يدور شمالاً نحو قناة سانت لورنس وإلى الجنوب والجنوب الغربي من جزيرة سابل. على بعد ستين ميلاً تقريباً باتجاه الشرق، هناك واد سحيق تحت المياه يسمى \الأخدود، عندها تبدأ الضفاف الضحلة لجزيرة سابل.

تشكّل جزيرة سابل شريطاً رملياً يبلغ طوله عشرين ميلاً ويمتد إلى مسافة أربعين أو خمسين ميلاً أخرى من الشرق إلى الغرب تحت المياه. تبدأ الأمواج بالتكسر على ساحلها من مسافة بعيدة، وتبدو الأمواج المتعثرة على المناطق الضحلة كأنها جرف رملي أبيض. كان البحارة يتوجهون نحوها هرباً من العواصف، يتصورون أنهم ربما استطاعوا إنقاذ أنفسهم إذا اقتربوا بمراكبهم من الساحل، لكن ذلك الساحل الغادر كان يسحقهم ويحول السفن إلى قطع متناثرة بأمواجه العاتية التي تندفع من الشريط الرملي الخارجي. لقد كتب مؤرخ جزيرة سابل جورج باترسون، سنة 1894: «في الطرف الشرقي للجزيرة هناك شريط رملي يمتد باتجاه الشمال الشرقي إلى مسافة سبعة عشر ميلاً، الأميال الأربعة الأولى منها جافة في الأجواء الصافية، وتجتاح الأميال التسعة التالية أمواجٌ كبيرة بشكل مستمر، أما الأميال الأربعة الأخيرة فيعترضها بحر ليس له أمان. تمثل الجزيرة وشريطها الرملي سلسلة متصلة الحلقات من الأمواج المذهلة في ارتفاعها. تتصارع التيارات التي تدور حول الجزيرة بشكل غير مأمون العواقب على مدى أربع وعشرين ساعة. يمكن للمياه أن تحمل برميلاً فارغاً وتتقاذفه هنا وهناك، وتدور به حول الجزيرة كلها عدة مرات، والأمر لا يختلف كثيراً بالنسبة إلى الأجساد البشرية أو إلى أي شيء يبقى من حطام السفن».

تكاد الجزيرة تلتفّ في حركة غير مستقرة حول جرف

نوڤاسكوتشيا، تخسر الرمل من أحد أطرافها، تعيد بناءه من جديد في الطرف الآخر، وتستمر حركة الهدم والبناء هكذا بلا نهاية على مرّ القرون. منذ سنة 1873 كانت سواحل الجزيرة قد ذابت وتآكلت تحت أسس ستة فنارات. ومنذ القدم عاشت قطعان من الخيول البرية على الجزيرة، هي في الأصل أسلاف خيول جبال بريتون شديدة البأس التي تركها الفرنسيون قبل رحيلهم من الجزيرة. لا شيء يمكن أن يمسك كثبان الرمال عن التحرك سوى أنواع الأعشاب البرية، والتوت البري، والعنّاب، والزهور التي تنمو في مستنقعات داخل الجزيرة. يتلاقى تيار الخليج مع تيار لابرادور الجليدي عند سابل، ومن حين إلى آخر يغطيان الجزيرة بدثار من الضباب. يقال إن خمسة آلاف رجل قد غرقوا على سواحلها الضحلة، مما أكسبها عن جدارة تسمية مقبرة الأطلسي، لكن على الأقل كان هناك عدد مماثل من الناجين الذين سُحبوا إلى بر الأمان من قبل أفراد طواقم الإنقاذ الذين تم الحرص على تواجدهم في تلك الأصقاع منذ 1801. «كنا في الآونة الأخيرة نمرّ بشتاء معتدل، ليس ثمة الكثير من السفن التي تتحطم على سواحلنا، باستثناء زورق جونو الذي جرفته الأمواج من بلايموث». هكذا كتب أحد سكان الجزيرة في مذكراته سنة 1820. «وقتها جاء الزورق صوبنا من مكان بعيد، كان خالياً من الصواري، والأشرعة، وأي نوع من التجهيزات أو المعدّات، ليس على متنه سوى رجل ميت».

في الأجواء الرديئة، يتجوّل الخيالة حول الجزيرة باحثين عن سفن أودى بها حظها العاثر إلى هناك. إن صادفوا واحدة منها يسرعون عائدين إلى زورق إنقاذ يرسو عند الساحل، ويجذفون متجهين نحوها عبر الأمواج لإسعاف أي شخص ربما لا يزال حياً.

في بعض الأحيان يطلقون مشاعل نارية ويلبسون سراويل الإنقاذ[1]. بعد أن تخمد العاصفة يغنمون أي بضاعة يجدونها، ويأخذون خشب السفينة لاستعماله حطباً للنار أو مواد بناء. أما الناس الذين يتم إنقاذهم من السفن الغارقة فغالباً ما يمضون الشتاء كله على الجزيرة. أحياناً يتجمع مئتان أو ثلاثمئة من البشر على الكثبان الرملية بانتظار أن تأتي إحدى السفن في الربيع كي توصلهم إلى ديارهم.

في الوقت الحاضر يوجد فناران على الجزيرة، ومحطة خفر سواحل، ومحطة أرصاد جوية، وعشرات من مستودعات النفط والغاز الطبيعي. هناك منطقة ضحلة يبلغ طولها ستين قدماً على بعد ثلاثين ميلاً إلى الشمال الغربي ومنطقة أخرى يبلغ طولها خمساً وأربعين قدماً على بعد عشرين ميلاً إلى الشرق. إنهما تحددان الطرفين الغربي والشرقي على التوالي للشريط الرملي. لم يكن بيلي قد وصل إلى تلك الأشرطة الرملية بعد، لكنه في الواقع كان يقترب منها. في الأزمنة الغابرة كان من المألوف أن تتحطم معظم السفن على جزيرة سابل بسبب أخطاء في الملاحة، يكون التيار الغربي قوياً بحيث يمكنه أن يجرف السفن إلى مسافة تتراوح من ستين إلى مئة ميل. إذا كانت كل الأجهزة الإلكترونية لدى بيلي قد تعطلت - تحديد الموقع، والرادار، ولوران - فمعنى هذا أنه قد عاد أدراجه بالفعل إلى تلك الأزمنة الغابرة. عندئذ عليه أن يُخرج خريطة غراند بانكس ويفرشها أمامه على الطاولة ويخمّن موقعه اعتماداً على اتجاه البوصلة، ومقدار السرعة التي يمضي بها المركب، وحالة الريح. هذا هو ما يسمى بالتخمين الجامد. ربما دفعت التيارات وريح العاصفة بيلي إلى الغرب أبعد مما

(1) سروال الإنقاذ: سروال خيشي قصير مثبت إلى حزام لإنقاذ الناس على متن السفن الغارقة. م

كان يتصور، وكاد يصل إلى المناطق الضحلة حول سابل من دون أن يدري. ربما استدار في عرض البحر عن قصد لمنع المياه من التدفق إلـى حجـرة الدفـة، أو للحفـاظ علـى ما تبقـى لديه من وقود. أو ربما فقد أفراد الطاقم كل وسيلة لتوجيه المركب، مثلهم مثل سفينة أيشن مارو 78، فصاروا يتمايلون مع اتجاه الريح نحو الغرب.

مهما كان الذي حصل، فهناك شيء واحد أضحى معروفاً على وجـه الدقـة. مـع منتصـف الليـل مـن يـوم 28 تشـرين الأول - عندما وصلت العاصفة إلى أوج عنفوانها خارج جزيرة سابل - لم يعد من مجال للإنكار أن كارثة ما قد وقعت لمركب **أندريا غايل**.

لحظة الصفر

في الخمسينيات والستينيات، قررت الحكومة الأميركية إجراء سلسلة من التفجيرات النووية في أعماق المحيط الهادئ. كانوا يتصورون أن في إمكان المياه العميقة أن تستوعب موجة الصدمة وتقليص تأثيرها المتوقع على البيئة، في الوقت الذي تتيح للعلماء فرصة قياس قوة التفجيرات. لكن عالم المحيطات وليم فان دورن، الذي يعمل في معهد سكربز في لاجولا، ولاية كاليفورنيا، حذرهم من أن أي انفجار نووي يحدث في المكان الخطأ «يمكن أن يحول الجرف القاري بأكمله إلى منطقة تجتاحها أمواج عاتية ليس لها مثيل».

بما أن البحرية كانت مهتمة بهذا الأمر، فقد بادرت إلى إجراء اختبارات لمعرفة نوع الإجهادات التي تتحملها أساطيلها حين تضربها أمواج غير متوقعة في عنفها. (كانوا قد خسروا ثلاث مدمرات في إعصار حدث سنة 1944. قبل أن تغطس السفن في أعماق البحار كانت قد اتصلت لاسلكياً، وأفادت أنها تتأرجح على أقواس هائلة من المياه تتخذ زاوية مقدارها 140 درجة. وبعد ذلك، غمرهم الطوفان كأنهم كومة نفايات وغرقوا). أخضعت البحرية نماذج من المدمرات وحاملات الطائرات لأنواع مختلفة من الأمواج الاختبارية فوجدت أن موجة واحدة غير كاسرة - مهما كان حجمها - لا تقدر على إغراق سفينة عملاقة. لكن موجة كاسرة واحدة، يمكن أن تدير السفينة في مكانها إذا كان ارتفاعها أطول من طول السفينة. من الناحية النظرية، فالسفينة ستتسلق الموجة في زاوية ذات خمس وأربعين درجة، وتخفق في بلوغ قمتها، ومن ثم تنزلق مجدداً فتسقط على جبهتها. ربما

دفنت جزءها الخلفي في غور الموجة، عندها ستمسك حافة الموجة بمقدمتها وتطويها معها. يسمى هذا بالأرجوحة، كان إيرني هازارد قد تعرض ذات مرة لمثل هذه الأرجوحة على ضفة جورجز. إنها واحدة من الحركات القليلة التي يمكن أن تقضي على أي اتصالات بين السفينة والساحل على الفور.

وهناك نوع آخر من الأمواج تسوق المركب ببساطة معها إلى العمق، وهي العرجاء كما يسميها البحّارة. يعرّف القاموس هذا النوع من الأمواج على أنها «أمواج جوفاء، يمكنها إغراق أي شيء، وتفشل أي محاولة للخلاص منها، تتهاوى كل مقاومة أمامها». على متن مركب فولاذي يتفجر زجاج الكوات، وتعجز الفتحات عن تصريف المياه، ويبدأ المركب بالغطس. يفشل أفراد الطاقم في الهرب بفعل القوة الصاعقة للمياه التي تتدفق نحو المقصورة، الأمر يشبه المشي بمواجهة تيار مياه يتدفق بعنف من أنبوب لإطفاء الحريق. بذلك المعنى، يعتبر التأرجح مع الموجة أفضل من السقوط تحت ركامها. ومع ذلك فإن المركب حين ينقلب يبقى الهواء محجوزاً في حجراته، ويستمر طافياً على ذلك النحو لساعة أو أكثر، ما يتيح لأفراد الطاقم أن يتسللوا إلى الخارج حتى يصلوا إلى قوارب النجاة، وينفخ الهواء أوتوماتيكياً في قوارب النجاة فتتحرر القوارب من السفينة عندما توشك على الغرق. كذلك يتحفز جهاز اتصالات الطوارئ بمجرد ملامسته للماء، ويبدأ بإرسال إشارات إلى الساحل. كل ما يتوجب على أفراد الطاقم عمله أن يحاولوا البقاء على قيد الحياة لأطول مدة ممكنة.

خلال الساعات الأخيرة من يوم 28 تشرين الأول، بدا من السهولة توقع أن تصل حالة البحر إلى درجة بالغة من السوء بحيث

تجعل **أندريا غايل** يتأرجح مع الأمواج لفترة، أو تنهار عليه الأمواج فتقلبه بمن فيه لاحقاً. إن كان قد فقد قدرته على الحركة - مثلاً حدث انسداد في مصفيات الوقود، أو اشتبكت الداسرة بشيء - عندئذ سيتمايل من جانب إلى آخر فيحصل ما هو متوقع. ثمة قانون واحد يتحكم في كل الحالات: ينبغي أن تكون الموجة أعلى من عرض المركب. كان عرض **أندريا غايل** عشرين قدماً عبر دعامتها الأفقية الرئيسة. لكن، حتى لو لم يتلقَ المركب موجة لا تقبل التفاوض فإن تفاقم الأمواج يتيح لبيلي فسحة تتقلص تدريجياً للمناورة. إذا حافظ على سرعة تكفي بالكاد لتوجيه المركب، فذلك يؤدي إلى تحطّم المركب إلى قطع، أما إذا أبطأ فسيفقد السيطرة على الدفة. هذه هي النتيجة النهائية لموقفه بعد يومين من الصراع مع الخيارات التي كانت تفلت كالرمل من بين يديه، الآن أضحى الخيار الوحيد المتاح هو ما إذا كان عليهم الاتجاه إلى البحر والتصدي لهجماته أم الفرار منه، والنتيجة الوحيدة التي تترتب على ذلك هي ما إذا كانوا سيغرقون أم يطفون، لا شيء بينهما.

إن لم تتدهور الأحوال، فأقصى ما يستطيع بيلي الطموح إليه، في واقع الأمر، أن يبقى بأمان حتى الفجر. في ذلك الوقت على الأقل ربما سنحت لهم فرصة في أن ينقذهم أحد، أما الآن فهو عاجز عن التفكير في الاحتمالات. «في العواصف الهوجاء تختلط مياه غزيرة بالهواء، فيشكلان مزيجاً غريباً، يغدو من المستحيل على الإنسان أن يميّز الريح من الموج». كتب فان دورن. «ربما يعني ذلك أيضاً أن يصبح من المستحيل على المرء تمييز ما فوقه عما تحته». في مثل هذه الظروف الشاذة، لا يستطيع طيّار المروحية أبداً أن ينقذ ستة أشخاص وينقلهم من سطح مركب. وهكذا ففي الساعات الثماني

المقبلة، كان يتحتم على أفراد طاقم **أندريا غايل** أن يستمروا في تشغيل المضخات، ويحرصوا على عدم توقف المحرك، وأن يأملوا في ألاّ يسقطوا في غور تسوقهم إليه الأمواج. حامت من حولهم عمالقة المياه التي ارتفعت قاماتها إلى سبعين قدماً، وهي تتجول فوق بساط البحر كأنها سكرى تتبختر بجبروتها، ولم يكن في وسع بيلي أن يرد عليها بشيء سوى محاولة التسلق إلى هاماتها قبل أن تنقضّ على مركبه بمطارقها. إذا انطفأت الأضواء لن يكون حتى ذلك الخيار متاحاً له. سيشعر عندها أنه يسقط في غور سحيق، ويتهاوى هو ومن معه، ويبدأ المركب يعتلي منحدراً يقوده إلى هاوية لا يمكن النجاة منها.

- «جبال من المياه ترتفع إلى سبعين قدماً، ربما لبست حفاضة أطفال في تلك اللحظة». قال شارلي ريد. «تنتابني حالة عصبية قاهرة. ذلك يفوق أعلى نقطة في **أندريا غايل**. ذات مرة عدت إلى البيت من غراند بانكس بعد أن نجونا بأعجوبة من أمواج بلغ ارتفاعها خمساً وثلاثين قدماً. إنها شيء مرعب، كانت تنتصب أمام أنظارنا كالعفاريت التي ترفع رؤوسها بشموخ، ثم تنقضّ إلى الأسفل من دون أن تخور عزيمتها، استمرت هكذا لمدة ستة أيام. أتصور أن مركب بيلي قد انقلب أو مضى يتمايل ويتدحرج بلا أمل. يكاد المرء لا ينجو من تلك العفاريت المتبخترة، وقد توترت أعصابه، وارتعدت فرائصه إلا وتداهمه موجة أخرى منها من زاوية مختلفة، تتقاذف المركب في ما بينها مثل الكرة التي تلهو بها، وبعدها تدوسه بأقدامها. لو تمايل المركب أكثر فأكثر - حتى إذا كان كل شيء مثبتاً بإحكام - فالمياه ستتدفق إلى داخله حتى تغمر القاع. عندها ينقلب رأساً على عقب، يلتوي الخشب، وتلك هي النهاية.

عندما أبحر إيرني هازارد على ضفة جورجز سنة 1982، لم تكن

حركة البحر عنيفة بقدر ما هي تقلبات موجية بطيئة تلقي بالمركب على ظهرها وتمضي به إلى حيث تشاء. يتذكر هازارد أن إحدى الأمواج جعلتهم يدورون حول أنفسهم، وأخرى رفعت هيكل المركب من أطرافه وألقت به بعيداً. كان الأمر يشبه منزلاً تهتزّ أركانه بفعل هزة أرضية. في ذلك الوقت، كان عمر هازارد ثلاثة وثلاثين عاماً، قبل ذلك بثلاث سنوات قرأ إعلاناً في إحدى الصحف وحصل على ذلك العمل على متن مركب الرياح الهادئة، وهو مركب لصيد سرطان البحر خارج سواحل نيو بورت، جزيرة رودي. ضربتهم العاصفة وهم في رحلتهم الأخيرة من السنة، أواخر تشرين الثاني. كان أفراد الطاقم أصدقاء يحب بعضهم بعضاً. احتفلوا بمناسبة نهاية موسم الصيد في مطعم وتناولوا شرائح اللحم المشوي، ومن ثم غادروا إلى ضفة جورجز في وقت متأخر من صباح اليوم التالي. في البداية هبّت عليهم نسائم لطيفة، وبشرتهم نشرة الأنواء الجوية بأيام عديدة يستمر خلالها الجو صاحياً. لكن، مع حلول الفجر كانت الريح تعصف بسرعة مئة عقدة:

> كنا نقود المركب بصورة جيدة في بداية الأمر. على المرء أن يجابه البحر ويحاول السيطرة على اتجاهه قدر المستطاع حتى يرى الموجة قادمة باتجاهه، عليه أن يبقى مكانه، ويتلقى الصدمة. ينبغي الحفاظ على توازن المركب، وأن يتفقّد الطاقم خزانات الوقود خشية تزحزحها، ويحاول إنقاذ ما يمكن إنقاذه من الأشياء الموجودة على سطح المركب. ثم سمعنا ذلك العواء المثالي للريح وهو يتخلل الأسلاك، وتطاير الزبد مثل الجراد الأصفر، التف حولنا كالمغزل. فقدنا عنصر المبادأة في التعامل مع الأمواج لأنها في الواقع كانت زبداً أكثر منها ماء، لم يكن الرفاس قادراً على الاستمرار في الدوران.
>
> حدث ذلك بسرعة. كنا قريبين من حافة الجرف القاري، والأمواج

أصبحت أكثر ضخامة، بدأت بوادرها تتكسر علينا. تصاعدت قممها المزبدة أمام عيوننا المذعورة. أتذكر أنني نظرت إلى خارج حجرة القيادة فأبصرت تلك الموجة الوحشية تأتي وتتكسر على المقدمة فأجبرتنا على الارتداد إلى الوراء. لم يكن هناك شيء يبقينا متشبثين بأماكننا، فكان لا بدّ من أن نرتطم بالجزء الخلفي ثم نرتدّ القهقرى. الآن أصبحنا في خضم دوامة من الأمواج. لم تضربنا أكثر من موجة دفنت مقدمة مركبنا في غورها وجعلته يفقد توازنه تماماً. تلك كانت موجة كاسرة ليس لها مثيل، ومن ثم دهمنا الإحساس أن المركب سينقلب، والشيء التالي الذي أدركته هو أننا قد انقلبنا بالفعل. كنا نطفو على المياه التي اندفعت إلى المركب.

كان عليّ أن أطفو ضمن جيب هوائي صغير، ولم أعرف ما إذا كنت منقلباً رأساً على عقب أم أنني أقف على الجدران، أم ماذا؟ أخذت أسبح داخل حجرة القيادة حتى صار في وسعي أن أرى بصيصاً من الضوء – ربما كانت كوة، لست أدري – وعندما رجعت إلى مكاني، لم يعد هناك أي هواء. تلاشى تماماً. فكرت. «هذه نهايتي. فقط أزدرد ما يملأ فمي من المياه وينتهي كل شيء». ذلك واقع لا مفرّ منه. أصبحت على مفترق طرقات، السباحة أو الموت. لم يرعبني الأمر. لم أفكّر في عائلتي أو في أي شيء آخر. الأمر يبدو عملياً. الناس يتصورون أن على المرء دائماً أن يحب الحياة، لكن يأتي وقت من الأوقات يتوقف فيه عن التفكير حتى في ذلك الأمل.

لأسباب لم يفهمها هازارد في ذلك الوقت، لم يفقد أبداً الأمل. لقد فكّر واتخذ قراره وسبح. كان الجانب الأيسر من المقصورة جداراً فولاذياً لا سبيل للخلاص منه. وأحس بنفسه ينزلق من فتحة ضيقة – باب؟ كوة؟ – فجأة رجع إلى العالم الذي كان يعرفه. وجد هيكل المركب مقلوباً، ومضى يسبح على عجل، اهتزّ طوف النجاة متمايلاً

أمامه وتعلق بطرف الحبل. وسيلته الوحيدة التي لا مناص من إدراكها، خلع ملابسه وبدأ يشق طريقه بكل ما أوتي من قوة نحو طوف النجاة، طوف الأمل.

سواءً أكان **أندريا غايل** يترنح تحت لطمات الأمواج، أو أن البحر كان يسوقه رويداً إلى هوة سحيقة، فقد انتهى به المطاف إلى أن طفا، بطريقة أو بأخرى، واتخذ وضعاً لا يمكنه الفكاك منه. في أوساط معماريي السفن يُعرف هذا بنقطة لحظة الصفر، نقطة اللاعودة. إنه تحول من الأزمة إلى الكارثة يأتي في لمح البصر، لا يعطي المرء فرصة حتى لتحرير جهاز الطوارئ. (في الواقع فهو لم يرسل إشارات عندما ارتطمت به المياه، ما يعني أنه قد تعطل. لكن، مع ذلك ففي معظم الحالات، يعرف خفر السواحل متى يكون هناك رجال يشرفون على الموت خارج السواحل). لم يكن ثمة وقت لارتداء ستر النجاة، المركب يقوم بالحركة الأكثر تطرفاً في عمره كله، عندئذ لا يبقى وقت للصراخ. اندفعت الثلاجة فاخترقت الجدار وصارت ترتطم هنا وهناك. تهشمت الصحون الملطخة ببقايا الطعام وسقطت من الحوض. تطايرت الأشياء: التلفاز، وغسّالة الملابس، وأشرطة الفيديو، والرجال. بعدها بثوان، سيهجم جيش المياه.

عندما تغمر المياه المركب فإن أول شيء يحدث هو أن تتعطل كل منظوماته الكهربائية. تنطفئ المصابيح، وفي اللحظات القليلة المتبقية يكون مصدر الإضاءة الوحيد المتبقي هو الشرر الأزرق المسعور المتطاير في المياه. يقال إن الناس في مواقف متطرفة مثل تلك يدركون الأمور بطريقة مشوشة، تكاد تكون سريالية، وعندما تفرقع الأسلاك وهي تحترق ربما تبادرت إلى ذهن أحدهم صور المفرقعات النارية، التي كان قد رآها في آخر احتفال بيوم الرابع من

تموز، فيما هو يتمشى على شـوارع غلوسيسـتر برفقة صديقته يراقب الألـوان المبهـرة كأنهـا زهـور متناثرة على مدخل المرفأ. هناك سـياح يعجّ بهم شـارع روجرز، وصيادو سـمك يصيحون، وهم يلجون إلى المشـارب أو يخرجـون منهـا، وروائـح البـارود والبطلينوس[1] المقلي الذي يطوف به الباعة في شوارع البلدة. كل صور حياته لا تزال تطوف أمـام ناظريـه، فـي تلـك الأمسـية التموزية، كان يمتلـك كل الخيارات المتاحة للإنسان في هذا العالم.

وانتهى به الأمر إلى صيد أبو سيف. انتهت به الأيام، بمسارات شتى، إلى هذه الرحلة الأخيرة، إلى هذه العاصفة، على هذا المركب المفتوح الذي غدا ممتلئاً بالمياه، إلى لحظة أو لحظتين بقيتا من الحياة. ما من سـبيل إلى الرجوع بعقارب السـاعة الآن، ما من مروحية إنقاذ يمكنها أن تنتشله ولو بأعجوبة من مصيره المشؤوم. كل ما تبقى هو الأمل في أن ينتهي كل شيء سريعاً.

حينمـا داهمـت أولـى صولات المياه أولئك الرجال المحتجزين كانت باردة، لكنها لا تبعث الشلل في الأوصال، إنها مياه تبلغ درجة حرارتها نحو اثنتين وخمسين. يمكن للإنسان أن يتحمل العيش مدة تصـل إلـى أربـع سـاعات فـي تلـك الدرجـة من الحـرارة إذا كان ثمة شـيء يرفعـه إلـى الأعلـى. إذا تقلـب المركـب كالأرجوحـة أو انقلب جانبـاً فالرجـال فـي حجـرة الدفة هم أول الغارقين. سـتكون تجربتهم مشـابهة تمامـاً لتجربـة هـازارد عـدا أنهـم لن يفلحوا فـي الخروج من الحجرة إلى طوف نجاة، يستنشقون الماء، فما من هواء، وينتهي كل شـيء. وبعدها تصعد المياه درجات السـلم واحدة تلو الأخرى، تتبع

(1) البطلينوس: حيوان من الرخويات أو السمك الصدفي. م

كل ممر أجوف، تصل إلى كل مهجع، وتبدأ بشق طريقها نحو حجرة المحرك فتفتح بابها بلا تردد. ربما كانت في ذلك الوقت أيضاً تتدفق من الباب الخلفي وتفتح باب مخزن السمك، تبدو في عجلة من أمرها لإنهـاء مهمـة الغـرق. إن تهـاوى المركب على رأسـه صوب الأعماق بينما لا يزال هناك رجال في حجرة المحرك فهم أواخر من يغرقون. يلفهم حينها ظلام دامس، ويتهاوون تحت انزلاق يرشـقهم بما تيسّـر مـن معـدات وأدوات، ومـن ثـم ترتفـع الميـاه أكثر حتى تغطي السـلم كلـه، وربمـا تناهـى إليهـم هديـر الأمـواج بصوت مكتوم وهو يتسـلل فـي تجاويـف هيـكل مركبهـم. إذا احتاجت المياه إلى كثير من الوقت لإنجاز مهمتها ربما حاول الرجال الهرب بعد أن يملأ كل واحد منهم رئتيه بأقصى ما تسـتطيع حمله من الهواء - يهبطون درجات السـلم، ويجتازون ممرات الهيكل المتقوّض، وينسلون من الباب الخلفي حتى يخرجوا من تحت القبر الغارق - لكنهم ما كانوا سينجحون. إنه درب طويل، سـيموتون حتماً في أثناء محاولتهم البائسـة. أو ربما صعدت الميـاه مسـرعة وهـي مشـحونة بالصخـب والعنـف لتمنعهم من مجرد التفكير في المحاولة. وتصل المياه إلى خصر كل واحد منهم، ثم إلى صدورهـم، ثـم إلـى ذقونهـم، ثـم لا يبقى هواء على الإطلاق. فقط ما هو موجود داخل رئاتهم، وهو لا يكفي إلاّ لدقيقة أو نحوها.

يكون الصراع من أجل عدم التنفس تحت المياه عنيفاً إلى حدٍّ أنـه يتفـوق فـي عذاباتـه حتـى علـى ألـم نقص الهـواء. مهما بلغ يأس الغريـق فهـو لا يتنفـس إلـى أن يصبـح علـى حافة فقـدان الوعي. عند تلـك النقطـة يكـون هنـاك الكثيـر من ثاني أوكسـيد الكربون في الدم، والقليل جداً من الأوكسـيجين، بحيث تعطي المتحسسـات الكيميائية فـي الدمـاغ الأمـر بتنفـس غيـر اختياري سـواءً أكان ذلـك تحت الماء

أم لا. تسمى تلك نقطة الانهيار. أظهرت التجارب التي أجريت في المختبرات الطبية أن نقطة الانهيار تأتي بعد سبع وثمانين ثانية. إنه نوع من التفاؤل العصبي، كما لو أن الجسد يقول: «حبس الأنفاس يقتلني، والتنفس ربما لن يقتلني، لذا سأحاول التنفس». إذا كان الإنسان يلهث أولاً - مثلما يفعل الغطاسون الذين ينزلون إلى أعماق المياه من دون أجهزة تنفس، وربما كما يفعل الكلب المسعور - فإن نقطة الانهيار تتأخر إلى 140 ثانية. اللهاث في البداية يدفع ثاني أوكسيد الكربون إلى خارج المنظومة، لذلك فهو يحتاج إلى كل تلك المدة ليرتفع مجدداً إلى مستويات حرجة.

حتى بلوغ نقطة الانهيار، يقال إن الغريق يمر بحالة اختناق اختياري، فهو يختار ألاّ يتنفس. يؤدي نقص الأوكسيجين الذي يذهب إلى الدماغ إلى إحساس بالظلام يطبق من كل اتجاه، مثلما يحصل عندما تنغلق فتحة جهاز العرض في السينما. يمتزج ذعر الغريق بشك غريب من أن هذا الذي يحدث له هو شيء حقيقي. بما أنه لم يسبق للجسم أن فعل هذا من قبل - والعقل أيضاً - فهو لا يعرف كيف يمكن أن يموت بلا عذاب، بشيء من الرحمة. تعتري العملية كلها أحاسيس خرافية باليأس وتصرفات خرقاء. «إذاً، فهذا هو الغرق؟». ربما فكّر الغريق. «إذاً، هكذا تنتهي حياتي أخيراً؟».

إلى جانب عدم التصديق هناك إحساس غامر بكونه ينتزع من الحياة انتزاعاً، بأكثر الأساليب تفاهة، وفي أكثر اللحظات غير الملائمة التي يمكن تخيلها. «لا يمكن أن أموت، لديّ بطاقات لحضور مباراة الأسبوع المقبل». ليس من المستحيل أن تخطر مثل هذه الفكرة في ذهن شخص مشرف على الغرق. ربما شعر الغريق أيضاً بشيء من الإحراج، كما لو أنه أضاع ثروة عظيمة. إنه يرى الناس وهم يهزون

رؤوسهم فوق جسده المتألم بطريقة تنم عن عدم التأثر. وربما شعر أن تلك اللحظة هي آخر لحظة غباء حقيقية في حياته.

هذه الأفكار تمرّ عبر الذهن خلال دقيقة أو نحوها حتى تجعل الشخص المذعور يستنفد ما لديه من الهواء. عندما تحدث أول محاولة تنفس غير اختياري يكون أغلب الناس لا يزالون واعين، وذلك من سوء حظهم، لأن الشيء الأكثر تعاسة من استنفاد الهواء هو تنفس الماء. في تلك النقطة ينتقل الشخص من مرحلة الاختناق الاختياري إلى مرحلة الاختناق القسري، وتبدأ مرحلة الغرق بصورة جدية. يسحب التنفس المتشنج المياه إلى داخل الفم والقصبة الهوائية، ومن ثم تحدث بعض المضاعفات. في عشرة بالمئة تقريباً من الحالات، تؤدي المياه - وأي شيء - التي تلامس الحبال الصوتية إلى انكماش فوري في العضلات حول الحنجرة. في واقع الأمر، يعتبر النظام العصبي المركزي أي شيء يدخل إلى الصندوق الصوتي تهديداً أكثر من خطر انخفاض مستوى الأوكسيجين في الدم، ويتصرف تبعاً لذلك. يسمى هذا تشنج الحجرة. ويكون قوياً لدرجة أنه يتغلب على ردة فعل التنفس وبالتالي يصيب الشخص بالاختناق. يغرق الشخص الذي يصاب بتشنج الحنجرة من دون أي مياه في رئتيه.

وفي تسعين بالمئة من الحالات الأخرى، يتدفق الماء إلى الرئتين ويقضي على أي انتقال للأوكسيجين إلى الدم مهما كان ضئيلاً. تكون الساعة قد تعطلت الآن، يفقد الشخص وعيه جزئياً وتتداعى قواه بسبب استنزاف الأوكسيجين، فهو ليس في وضع مناسب ليكافح للصعود إلى السطح. عملية الغرق بحدٍّ ذاتها تجعل من الصعب على المرء أكثر فأكثر ألاّ يغرق، إنه منحنى كارثة تتفاقم على نحو مماثل لمنحنى غرق المركب.

بين حين وآخر، ربما استطاع شخص العودة من رحلة ذلك العالم المظلم، ومن هؤلاء الناس يمكننا أن نعرف كيف يبدو الشعور بالغرق. في سنة 1892 كان هناك طبيب اسكتلندي يدعى جيمس لوسون من ضمن المسافرين على سفينة بخارية متجهة إلى ميناء كولومبو، سريلانكا، عندما داهمهم إعصار وغرقت السفينة في الليل الموحش. لقد غرق قرابة 150 شخصاً كانوا على متنها، لكن لوسون استطاع أن يخرج من جانب السفينة. وفيما كان ينظر إلى هيكلها العملاق وهو يهبط في المياه تحت قدميه، جذبته إليها فجأة قوة مغناطيسية غريبة، وكان آخر شيء يتذكره أنه فقد وعيه تحت المياه. بعد بضع دقائق رفعته صدرية النجاة التي كان يرتديها إلى السطح، وجرفته التيارات إلى إحدى الجزر، وعاش ليكتب عن تجربته في مجلة إيدنبورغ الطبية. لقد عزا وضوح ذكرياته إلى الهدوء الخارق للناس الذين كانت تلفهم سكينة الموت. كأنما كان لوسون يصف اللحظات الأخيرة على **أندريا غايل**:

طوال ما بعد الظهيرة، استمر صوت المطارق التي كانت تهوي بها الأمواج الكبيرة على المركب المشؤوم، بينما هبط الليل علينا فقط ليضيف ظلاماً على مصادر رعبنا الأخرى. قبل وقت قصير من حلول الساعة العاشرة، اخترقت ثلاث أمواج حادة فتحات في هيكل السفينة، انطفأت كل الأضواء، وصار موقفنا ميؤوساً منه. جاءت النهاية المتوقعة مع انتصاف الليل، عندما حصل ارتطام هائل على الشعب المرجانية، وتمدد المركب كجثة هامدة على قاع مضيق فرموسا في أقل من دقيقة.

لم يكن ثمة وقت للتفكير، فانتزعت صدرية النجاة، ورميت صدريتين إلى رفاقي، ربطت حزامها على خصري ومضيت أشق طريقي إلى السلم. لم يكن لديّ وقت أهدره في دراسة من النادر

أن تتاح لمثلي، وأنا أرى الأجساد البشرية وهي في مفترق الطرقات، لكنني لا يمكن أن أنسى أبداً إحساسي الواضح بوجود حيز للمبادرة والتضحية في كل ما مرّ أمامي من صور. جميع المسافرين بدوا مشلولين، حتى رفاقي، بعضهم كانوا عسكريين كفوئين. مضيفو السفينة، وهم يصدرون صيحات اليأس وإشارات الوداع الأخيرة، كانوا يسدون الطريق إلى الخارج، وتمكنت بصعوبة بالغة من أن أزيحهم حتى خرجت من السفينة. بدا كما لو أن هناك جبلاً من المياه فوق رأسي، إضافة إلى هوة سحيقة تسحبني إلى أسفل. كانت السفينة تغرق بسرعة مذهلة، وجرفتني بقوة خفية لأغرق معها، لكنني كافحت لأنتزع نفسي من حبائلها.

خلصت نفسي من كل قيد تحت المياه وعلى الفور ضربت الماء بيدي ورجلي للوصول إلى السطح، ولكنني وجدت نفسي لا أزال أنزل مسافة أكثر. هذا العمل كان تضييعاً خطيراً للأنفاس، وبعد عشر أو خمس عشرة ثانية لم يعد في وسعي أن أكبح الجهد الذي يدفعني إلى الاستنشاق. كما لو أن قبضة حديدية كانت تطبق علي وتعصرني بالتدريج حتى أحسست بعظم القص والعمود الفقري يوشكان على الانكسار. منذ سنوات طويلة اعتاد أستاذي العجوز أن يصف لنا كيف يكون الموت غرقاً خالياً من الألم وسهلاً - «كأنه التقلب على حقل أخضر في أوائل الصيف» - وعبرت هذه الصورة في ذهني وأنا في تلك الحالة المزرية. أصبح السعي للازدراد أقل وطأة، بدا ضغط الماء غير محتمل، لكن الألم بالتدريج كان يخفت. بدأت أتصور نفسي وكأنني كنت أرى حلماً جميلاً، فكرت في أصدقائي، في الوطن، ومنظر جبال غرامبيان التي اعتدت أن أنبهر بسحرها حينما كنت يافعاً، تبادر ذلك كله إلى ذهني في صور سريعة. وقبل أن أفقد وعيي كان ألم صدري قد اختفى بالكامل. وكل شيء في الواقع كان رائعاً.

حين استعدت الوعي وجدت نفسي على سطح المياه، وتمكنت من التقاط أنفاسي. كانت اليابسة على بعد أربعمئة ياردة مني، وصعدت على بالة من القماش واستعنت بلوح خشبي للسباحة إلى الساحل. على اليابسة، استندت إلى صخرة، ولم يمضِ كثير من الوقت حتى تقيأت. بعد أن هدأ روعي نمت عميقاً، ربما استغرق ذلك النوم ثلاث ساعات، ثم داهمني إسهال شديد، من الواضح أنه بسبب كمية مياه البحر التي ابتلعتها. مع حلول الصباح كانت عضلات جسمي كلها ترتعش باستمرار من دون أن أستطيع السيطرة عليها. (بعدها بأسابيع) كنت أنام على فراش مريح، وفي وقت متأخر من الليل، أيقظني من نومي كابوس مخيف، وكنت أتقلب على فراشي وأتصارع مع كل شيء قريب مني في غرفة نومي، وأخيراً سقطت على الأرضية وأنا أنتحب.

لقد تصور لوسون أن تشنج الحنجرة هو الذي حال بينه وبين ابتلاع الماء الذي كان سيملأ رئتيه عندما فقد وعيه. أما طاقم **أندريا غايل** فسواءً أكانت حناجرهم قد تشنجت، أو امتلأت رئة كل واحد منهم بالماء فقد تعلقوا كالدمى الشاحبة وسط المياه، توقفوا تماماً عن الحراك، عيونهم جحظت وفقدوا وعيهم داخل الحجرات المغمورة. كان الظلام مطبقاً والمركب في طريقه ليستقر في قاع المحيط إلى الأبد. في تلك اللحظات ما من سبيل لإنقاذ هؤلاء الرجال من مصيرهم إلاّ بدفعات سريعة من الأوكسيجين. لقد عانوا الكثير، وعلى الأغلب كانت قد مضت عليهم تحت الماء دقائق لا يُعرف عددها. وأخيراً بدأت أجسادهم، بعد أن بذلت محاولات عقيمة مهولة للاستمرار في أداء وظائفها، تنطوي وتنكمش على جزعها المرير. قذفت رئة كلٍّ منهم مادة مخاطية خرجت من الأفواه، كانت تلك المادة تساعد الحويصلات الهوائية على تنقية الأوكسيجين لدى استنشاق

الهواء. لكن الحويصلات الهوائية نفسها فشلت في أداء مهمتها، وهي أنسجة كروية مثل حبّات العنب تلتصق بجدران الرئة، لأن الدم توقف عن التدفق عبر الشريان الرئوي. انقبض الشريان الرئوي في محاولة جاهدة لدفع الدم إلى الرئتين حيث يكون هناك أوكسيجين أكثر. لكن لسوء الحظ، لم يكن له من أثر. أما القلب فقد كافح بدوره بفعل انخفاض مستويات الأوكسيجين بشكل خطير وصار ينبض بعصبية، «كأنه حقيبة مليئة بالديدان»، مثلما يقول أحد الأطباء. إنهم يسمون هذا في الطب بالاختلاج العضلي البطيني. كلما زاد عدم انتظام ضربات القلب، انخفض مقدار الدم الذي يجري وتسارع تدهور وظائف الحياة. يستطيع الأطفال - الذين تكون قلوبهم أضخم نسبة إلى أجسادهم مقارنة بالكبار - البقاء على قيد الحياة مدة تصل إلى خمس دقائق من دون هواء. أما الكبار فيموتون بشكل أسرع. القلب ينبض بفاعلية تتضاءل تدريجياً إلى أن، بعد دقائق عديدة، لا تبقى أي حركة في الجسم على الإطلاق. الدماغ وحده يبقى حياً.

لا يعرف النظام العصبي المركزي ما الذي يحصل للجسم في ذلك الوقت، كل ما يعرفه أنه ليست هناك كمية كافية من الأوكسيجين تصل إلى الدماغ. وتستمر الأوامر التي يصدرها الدماغ - «تنفس أيها الجسد! ضخّ الدم أيها القلب! وزع الهواء أيها الدم!» - ولكن الجسد لا يقدر على إطاعة الأوامر. إذا لم يكن الشخص يعاني من اختلاج عضلي في تلك اللحظة، ربما استطاع النجاة حين يتم إنقاذه. يمكن أن يتلقى علاجاً ينعش القلب والشرايين، ويوضع على جهاز التنفس، وتعود الحياة لتدبّ في أوصاله رويداً. مع كل ذلك، فالجسد يفعل كل ما في وسعه لتأخير إسدال ستارة النهاية الحتمية. عندما تلامس المياه الباردة وجه الإنسان تسري نبضات، تسمّى ثلاثية الوجوه، عبر

الأعصاب والأعصاب الرئوية إلى النظام العصبي المركزي ليقوم بتخفيض معدل الأيض[1]. تتباطأ النبضة ويتجمع الدم في الأماكن التي تحتاج إليه أكثر من غيرها، القلب والجمجمة. إنه نوع من السبات المؤقت الذي يقلل إلى حدٍّ ما حاجة الجسد إلى الأوكسيجين. في المستشفيات تنثر الممرضات قليلاً من الماء المثلج على وجه المريض الذي يعاني من انخفاض معدل ضربات القلب لتحقيق ردة الفعل ذاتها.

يتسكل ما يسمى بانعكاس الغطس بسبب تأثير برودة المياه على الأنسجة، إنه يحافظ عليها مدة أطول. تتراخى كل ردود الفعل الكيميائية، والعمليات الأيضية، ويصبح الدماغ قادراً على الاستمرار في العمل حتى لو توفر له أقل من نصف الأوكسيجين الذي يحتاج إليه في الوضع الاعتيادي. هناك حالات لبعض الأشخاص أمضوا أربعين أو خمسين دقيقة تحت بحيرات جليدية ونجوا من الموت. كلما كانت المياه أكثر برودة، زاد الانعكاس قوة، وتباطأت العمليات الأيضية، وطالت مدة البقاء. لكن أفراد طاقم **أندريا غايل** لم يجدوا أنفسهم وسط مياه باردة إلى درجة مميزة، ربما كان ذلك سيضيف خمس أو عشر دقائق إلى حياتهم. ولم يكن هناك أحد قريب لينقذهم على كل حال. كان نشاط أدمغتهم يزداد ضعفاً، وبعد خمس عشرة أو عشرين دقيقة، توقف تماماً.

الجسم يشبه طاقماً يقوم بإجراءات يائسة بشكل متزايد لإبقاء مركبهم طافياً. وفي النهاية كان من المحتم أن ينقطع آخر حبل يربطهم

(1) الأيض: مجموع العمليات المتصلة ببناء البروتوبلازما أو اندثارها. وبخاصة التغيرات الكيميائية في الخلايا الحية التي تؤمن من خلالها الطاقة الضرورية للنشاطات الحيوية والتي بها تمثل المواد الجديدة للتعويض عن المندثر منها. م

بالحياة، وتستقر آخر قطعة من المركب المتداعي في القاع. وهكذا فقد لقي الرجال حتفهم، تساقطوا واحداً بعد الآخر: تاين، وبيير، وسوليفان، وموران، ومورفي، وشاتفورد.

عالم الأحياء

البحر أبقى جسده النحيف عالياً، لكنه أغرق روحه الرهيفة. لقد رأى الأقدار وهي تضع أقدامها الضخمة على دواسة النول وتكبح حركته؛ وكان رفاقه في السفينة يسمونه المجنون.

هرمان ملفيل (موبي ديك)

دهمت العاصفة ألبرت جونستون بينما كان على بعد خمسين ميلاً جنوب مناطق الصيد على مركبه ماري تي، حصل ذلك بعد ساعات قليلة من الكارثة التي أصابت **أندريا غايل**. بدأت أولى علامات العاصفة بشكل سكون مريب على جهاز اللاسلكي، ومن ثم وصلت الريح: ثلاثون، أربعون، خمسون عقدة، وأخيراً اقتلعت الأنيمومتر من الطوافة. كانت الطوافة في مكان بعيد إلى الشمال الغربي من موقع جونستون وقد أشارت إلى ريح سرعتها ست وخمسون عقدة قبل أن تختفي ويهبط المؤشر إلى أسفل المخطط البياني. كانت الريح تسرع بخطى مسعورة وتعتلي قمم الأمواج المتداخلة. انزلق مركز المنخفض مخيّماً بشبحه على موقع جونستون في وقت متأخر من يوم 28، واستمر يلتوي مثل لعبة أفعوانية حتى تراجع أدراجه باتجاه الساحل طوال اليوم التالي. تلك الحركة المخيفة بالذات هي التي أنقذت مركب جونستون من أسوأ ما كانت تخبأه العاصفة. وقد تعلق الأمر به وحده، فقد وهبته المزيد من الأيام على الأرض.

لم يقابل جونستون الريح الخطرة والأمواج العاتية في الواقع

إلاّ حين هبط الليل، ومن ثم استدار ومضى يبحر برفقتها. لم يشأ أن يجازف فيسقط مركبه في غور الأمواج وهو مغطى بظلام الليل أو أن تتحطم كواته. طوال الساعات الأولى ليوم 29 تشرين الأول، كان يبحر باتجاه الريح مرتقياً أكتاف أمواج ضخمة، يتبع طرفاً من تيار لابرادور البارد، وحينما انبلج الفجر استدار مجدداً واتخذ طريقه إلى الشمال. كان يريد كسب مسافة كافية من البحر بحيث لا يلتقي بتيار الخليج حين يبحر جنوباً في الليلة المقبلة. وفي اليوم التالي كان أفراد طاقمه يكافحون في محاولة الثبات على سطح المركب لفحص مخزن السمك وفتحات تصريف المياه ومخزن المؤن ويتأكدون من ربط المرساة. برزت الشمس من مخبأها بخجل، بدا كأنها كانت ترمقهم بنظرة متجهمة من مكانها البعيد على المحيط المتسربل بالاخضرار، وصرخت الريح بصوت كالعويل في الناحية الشرقية، جعلت الأسلاك وحبال الصواري تئن وترسل صوتاً طويلاً يسافر مع الهواء. أضحت الموجات الراديوية مشوشة جداً في الهواء المشبع بالرطوبة حتى توقف الرادار عن العمل، في تلك النقطة لاحت إليهم سفينة صيد يابانية غير معروفة من مكان مجهول، كانت أضواؤها الكاشفة تنقب في العتمة، ومرت على بعد بضع مئات من الياردات منهم. على جبال الأمواج، ذات القمم الشاهقة الحادة، لم تكن السفينة قادرة على رفع مقدمتها في الوقت المناسب فكانت تغوص خلف جدار من المياه. لم يظهر شيء منها سوى حجرة دفتها ومن ثم نتأت مقدمتها مجدداً بشكل بطيء، من دون حتى قدرة على التوقف. وعبر المركبان قرب بعضهما بعضاً من دون أن يتبادلا كلمة أو إشارة، لم يكونا قادرين على الاتصال في ما بينهما، ولا قادرين على تقديم أي نوع

من المساعدة، مضى كل منهما في سبيله عبر لجاج الجحيم.

في ما عدا تلك الجولة الاستكشافية القصيرة على ظهر المركب لتفقد مخزن السمك، بقي أفراد الطاقم مستلقين على أسرّتهم وبقي جونستون مسمّراً على أرضية حجرة الدفة، كان يتصارع مع الدفة ويدوّن ملاحظات مختصرة في سجل المركب. كانت الجمل التي سطّرها مكثفة، رؤوس موضوعات تصف الفوضى التي اجتاحت البحر في الخارج بلا نهاية واضحة. «شمال شرق. رياح 80 - 100 تهب علينا بينما كنا نعبر غرب عين العاصفة»، هكذا سجل يوم 29. «الأمواج 20-30. عاصفة عاتية تتحرك غرباً 15 عقدة، تنجرف بثبات إلى الجنوب الغربي. تلتقي بإعصار غريس». كان جونستون واحداً من أكثر القباطنة حرصاً على التزود بالمعلومات الإرصادية ضمن أسطول مراكب الصيد، وهو يتابع دائماً تغيّر الأجواء، ويحذر كل الحذر من إعصار غريس، الذي كان يتسلل بهدوء آتياً من الشرق. في الساعة الثامنة مساء يوم 29، ارتطم إعصار غريس بجبهة الهواء البارد، مثلما كان متوقعاً، ومضى يدور مترنحاً منتشياً بقوته التي تعززت باتجاه البحر. تحرك الإعصار بسرعة جنونية كانت تتضاعف كلما مضى في طريقه يحرث البحر وينثر الأمواج. صار الآن يمارس لعبته المهولة، تلك اللعبة التي يتنافس فيها مع شبح الموت، كلاهما كان يتصارع للاستحواذ على الآلة الجوية التي تجمّعت تروسها من جنوب جزيرة سابل. اجتاز إعصار غريس خط العرض 40 بعد الظهيرة، وعند الساعة الثامنة من مساء ذلك اليوم، وصلت بوادر العاصفة التي كانت تهبّ على الجزيرة.

بدت تأثيرات ذلك اللقاء المرتقب واضحة على الفور. الهواء القطبي كان عنصراً فاعلاً في التعجيل من تداعي أركان المنطق

الإرصادي، وكان من المؤكد أن يتسبب في تشكيل منظومة عاصفة أخرى تطوف على سطح البحر، وفي غضون ساعات من مواجهة إعصار غريس، سيمثل منحنى تذبذب الضغط حول العاصفة شيئاً شبيهاً بجرف صخري شاهق. يُرسم الضغط البارومتري على المخططات البيانية للمناخ بالطريقة ذاتها التي تُرسم بها التضاريس على الخرائط الطوبوغرافية، في كلتا الحالتين، كلما تقاربت الخطوط من بعضها بعضاً، كان التغير أكثر حدة. كانت المخططات البيانية لغراند بانكس خلال الساعات المبكرة من يوم 30 تشرين الأول تُظهر خطوطاً، تدل على تساوي الضغط الجوي، تتقارب في كتلة سوداء واحدة عند الجانب الشمالي من العاصفة. يقال عن العاصفة، ذات الخطوط التي تدل على تساوي الضغط والتي تتقارب إلى درجة كبيرة، إن لها منحنى ضغط حاداً، والرياح ستندفع إلى أسفل المنحنى، كما حصل بالفعل، بعنف لا يوصف. في حالة العاصفة التي اجتاحت جزيرة سابل، بدأت مركبات الريح تهدر نحو المنخفض في سرعات وصلت إلى مئة ميل في الساعة. ومثلما وصف هذه الكارثة تقرير الإدارة الوطنية للمحيطات والأجواء بأسلوب خال من العاطفة بعد سنة، «العاصفة الخطيرة التي تم توقعها سابقاً من خلال النشرات الجوية صارت الآن واقعاً ملموساً».

الشيء الرائع الوحيد في مثل هذه العواصف الشتوية، في ما يتعلق بمستوطني السواحل، هو أنها تميل إلى الانتقال من الغرب إلى الشرق بعيداً عن اليابسة. ذلك يعني أن حركتها إلى الأمام تنتقص من سرعة هبوب ريحها. فالريح التي تبلغ سرعتها سبعين عقدة، والناجمة عن عاصفة تتحرك بسرعة عشرين عقدة تصبح سرعتها في الواقع خمسين عقدة. والعكس صحيح أيضاً - فالحركة الأمامية تضاف إلى

سـرعة الريـح - ولكـن ذلـك لا يحصـل أبداً على السـاحل الشـرقي. تتحرك الريح دائماً من الغرب إلى الشرق في خطوط العرض الوسطى، ومن المستحيل تقريباً على أي منظومة مناخية تغيير ذلك. ربما تمايلت العواصف نحو الشـمال الشـرقي أو الجنوب الشـرقي لفترات قصيرة، لكنهـا لا تطلـق أبـداً تيارهـا الحقيقي النفـاث. يحتاج الأمر إلى توافق فظيع بين مجموعة من المتغيرات كي يحدث هذا، هناك ترس ثالث ينبغي أن ينضم إلى تلك الآلة الهائلة التي تتعشّق تروسها في السماء، بصورة عامة، إنها تحتاج إلى إعصار.

مـع حلـول يـوم 30 تشـرين الأول، كانـت بـوادر عاصفة جزيرة سـابل تحتشـد بثبـات وإصـرار بيـن تخـوم إعصار غريـس والمرتفع الجوي الكندي. مثل كل الأجسام الضخمة، فالأعاصير تواجه صعوبة في التباطؤ، وهي تستمر في حركتها الدائرية المعاكسة لاتجاه عقارب الساعة إلى وقت طويل بعد أن تتداعى كل تراكيبها الداخلية وتنفصل عـن بعضهـا بعضـاً. فـي تلـك الأثنـاء، كان المرتفـع الكندي لا يزال يـدوّم مـع اتجـاه عقـارب السـاعة مصحوباً بهواء كثيـف بارد. هاتان المنظومتان معاً تؤديان عملاً مماثلاً لتروس جبارة تمسـك العاصفة بين أسـنانها وتقذفها باتجاه الغرب. يسـمى هذا بالارتداد العكسـي، أو يمكـن القـول إنهـا واقعـة إرصاديـة ربما لا تحصل خلال عاصفة كبـرى إلاّ كل مئـة سـنة أو نحوهـا. فـي وقـت يعـود إلى 27 تشـرين الأول، أشارت الحواسيب في الإدارة الوطنية للمحيطات والأجواء في مريلاند إلى أن العاصفة يمكن أن تتقهقر باتجاه الساحل. ولكن، بعدها بيومين، وبينما كان بوب كيس في مكتبه يراقب ذلك النوع من النشاط بالضبط فقد وصلت صور من القمر الاصطناعي غوز. رأى خبراء الأرصاد ظاهرة تكامل غريبة تحدث بين أمور شتى، اكتشفوا

حالة ترابط لثلاث منظومات جوية مستقلة تماماً تعمل على تشكيل واقعة لا تتكرر إلاّ كل مئة سنة. «يا الله». قال كيس بينه وبين نفسه. «هذه هي العاصفة المثالية».

نتيجة لهذا الترابط الجهنمي، كانت معظم مراكب أسطول الصيد - وهي في مكان بعيد عند القلنسوة الفلمنكية - قد نجت من الكارثة، في الوقت الذي تعرض فيه كل شخص قريب من الساحل لمداهمتها. تلقى صفعتها مركب السيد سيمون، الذي يبلغ طوله 105 أقدام، وكان على بعد مئة ميل إلى الغرب من ألبرت جونستون، فقد اقتُلعت إحدى بواباته الخلفية، وانغمرت حجرة دفته بالمياه، وتقطعت روابط مرساته. بدأت المرساة تتأرجح هنا وهناك على السطح فكان على أحد أفراد الطاقم أن يخرج ويقطعها لتسقط في البحر. أما فجر لوري فقد طارت هوائياته ومن ثم تلقى موجة أخرى وصلت إلى أنابيب هواء المحرك فأغرقتها وتعطل أحد المحركات. وفي مكان بعيد جنوب الساحل كان الموقف أسوأ أيضاً. كانت سفينة نقل الحاويات النسر تواجه متاعب لا تحسد عليها خارج كارولينا، إلى جانب سفينة شحن تسمى نجمة البلطيق، ووصلت كلتاهما إلى المرفأ وقد أصيبتا بأضرار بالغة. أما المركب الشراعي آن كرستين، الذي يبلغ طوله تسعين قدماً وتم بناؤه قبل 123 سنة، فقد غطس على مبعدة من ساحل ديلاور، وأنقذت أفراد طاقمه طائرة خفر السواحل. وكان مركب نقل الحاويات زارا يبحر جنوب **أندريا غايل**، تفصل بينهما خمسون ميلاً ليس إلاّ، وقد ضربته الأمواج فأغرقت منصّاته حتى إنها اقتلعت كواته المؤطرة بالفولاذ من أماكنها. وتسربت أطنان من المياه إلى غرفه ومطاعمه، فجّرت كل الحواجز والجدران في طريقها، ونزلت السلالم، وعطلت محرك المركب. كان طول هذا المركب 550 قدماً.

كان المركب الشراعي ساتوري يبحر وحيداً عند مدخل القناة الجنوبية العظمى، بدا من الواضح أنه أوشك على خسارة معركته في أن يبقى طافياً. قرفصت كارين سمبسون بتعاسة قرب طاولة تناثرت عليها خرائط ملاحية وهي تصغي إلى نشرة صباح يوم الثلاثاء التي بثتها الإدارة الوطنية للمحيطات والأجواء: «واحدة من أسوأ العواصف التي تحصل منذ 1978. حتى الآن هناك عشرات المراكب انجرفت إلى الساحل أو غرقت. تشير تقارير السفن إلى أمواج بلغ ارتفاعها 63 قدماً. ربما كان ذلك مجرد علامة على مشاكل خطيرة لا تزال في الطريق. صدرت إرشادات بشأن الإبحار في مثل هذه الظروف الصعبة. بالرغم من توقع فترة هدوء مؤقتة في الميدان الذي تشمله الريح».

لكن، بدلاً من الهدوء، الذي كان ليونارد يصرّ على أنه قادم لا محالة، فالعاصفة تابعت تقدمها مصحوبة بمزيد من الدمار. الأمواج وصلت إلى ثلاثين قدماً والريح اقتربت رويداً من قوة الإعصار. تمايل المركب عاجزاً من طرف إلى آخر كلما تلقى صفعة مذهلة. «نحن جرّبنا هذا النوع من المطارق، إنها عنيفة حقاً وتكاد تطيح بالرؤوس». قالت سمبسون: «كل شيء يتطاير، ويخبط بعضنا ببعض في المقصورة. ليست إلاّ مسألة وقت قبل أن يتحطم المركب». رفضت بايلاندر الذهاب إلى سطح المركب، وتكوّر ليونارد على سريره وهو متجهم ولا يبدي حراكاً، كان يسترق جرعات من زجاجة الشراب. لبست سمبسون كل قطعة لديها من الملابس، تسلقت درجات السلم الضيق، وربطت نفسها بحبل السلامة.

أياً كانت الأشياء التي فعلتها - التشبث بذراع الدفة، الإبحار باتجاه الريح، محاولة تقليل التأرجح - فهي لم تستطع السيطرة على

المركب. سقطت عدة مرات وهي تمسك بالحبل الذي يبقيها آمنة بينما كانت موجة إثر أخرى تعتلي المركب وتغرق سطحه بتياراتها الدافقة. عرفت سمبسون أنهم إذا لم يبقوا مقدمة مركبهم مع الريح فسينقلبون، لذلك قررت ألا خيار لديها سوى تشغيل المحرك. نزلت وسألت ليونارد عن مقدار الوقود الذي لديهم، ولكنه أعطى جواباً مختلفاً في كل مرة. كانت تلك علامة سيئة على مستوى الوقود وحالة ليونارد الذهنية. لكن الوقود ليس مشكلتهم الوحيدة، وسبق أن أشار ليونارد إلى ذلك، فهناك مشكلة في الداسرة نفسها. في مثل هذه الأمواج الفوضوية ترتفع الداسرة إلى خارج الماء وتتسارع حركتها، وذلك يؤدي بالتالي إلى احتراق محملها.

بينما كان ليونارد يشرح لها بعض الأمور الدقيقة في ما يتعلق بعمل الداسرة جاءت اللطمة الأولى. دفعت إحدى الأمواج ساتوري من جوانبه العريضة بعنف حتى وقعت صاريته في الماء، ارتطموا جميعاً على الجدار المقابل. تطايرت المعلبات عبر المقصورة وبدأت المياه تتدفق نحوهم. في بداية الأمر تصورت سمبسون أن هيكل المركب قد تهشم - إنه حكم بالإعدام - لكن المياه كانت قد اندفعت من الفتحة الرئيسة فقط. تناثر الحطام وشظايا الزجاج في أرجاء المقصورة، وتغطت طاولة الملاحة بالمياه. تعطل جهاز الموجة الخاصة بالمركب، وبدا اللاسلكي مشكوكاً فيه.

كانت معظم خبرة سمبسون مستمدة من العمل على المراكب الخشبية. في الأجواء القاسية، يمكن أن تُفتح شقوق بين ألواح هيكل المركب ويغرق. أما الألياف الزجاجية فهي أقوى بكثير لكنها ذات محدوديات. لم تكن سمبسون تعرف ما هي تلك المحدوديات. بدا لها أنه ليس هناك من طريقة للحفاظ على توجيه المركب وسط الأمواج،

ما من طريقة لتقليص ضرباتها. حتى إذا كان جهاز اللاسلكي قادراً على إرسال نداء الاستغاثة «أنقذوا أرواحنا» - ومن المستحيل التأكد من ذلك على وجه الدقة - فإن مداه لا يتجاوز عدة أميال. إنهم على بعد خمسين ميلاً في عرض البحر. بين جبال من الأمواج، بين المطرقة والسندان، صاحت سمبسون: «أعتقد أنه ينبغي علينا أن نهيئ حقيبة النجاة! في حال اضطررنا إلى ترك المركب!».

فتشت بايلاندر، وهي تحس بالامتنان لتكليفها بشيء تفعله، بين الحطام المتناثر على الأرضية وجمعت علب الطعام، وملأت بعض القناني بالمياه، وأخذت الملابس، وأداة لتقطيع الجبن إلى شرائح، وضعتها كلها في حقيبة رحلات البحر. «سو، لسنا بحاجة إلى أداة تقطيع الجبن، يمكننا أن نعض الجبن!». قالت سمبسون، لكن بايلاندر هزّت رأسها. «قرأت عن هذا، اللمسات الرقيقة هي التي تضفي انطباعاً مختلفاً! راي، أين الوسائد؟». وبينما كانت تحضّر حقيبة الطوارئ تلقوا ضربة أخرى. كانت أكثر عنفاً من الأولى، واحتاج المركب إلى مدة أطول لاستعادة وضعه. فقدت سمبسون وليونارد السيطرة على نفسيهما وسقطا على الأرضية، أصيبا برضوض وبديا ذاهلين، ودست بايلاندر رأسها في كوة مفتوحة لتتفقد الأضرار التي لحقت بالمركب. «يا الله، كارين!». صرخت: «اختفى طوف النجاة!».

- «انزويت في ركن وتلفعت بكل ما حصلت عليه من أغطية». قالت سمبسون: «وباستخدام مصباح كاشف احتجت إلى نحو عشر دقائق لأكتب بعض عبارات الوداع، طويت الورقة ودسستها داخل محفظتي الصغيرة ووضعتها في جيب ملابسي. ترى هل تلك هي نقطة النهاية؟ لم نكن قادرين على أن نتصل بأحد، غرقنا في ظلام الليل - الذي يجلب معه رعبه الخاص - قبل أن يغرقنا البحر، وانتابني

إحســاس أن الأحوال ســتصبح أســوأ. لكنه كان إحساســاً غريباً. ليس هناك أثر لعاطفة، لا وقت للإحساس بالخوف. بالنسبة إليّ، فالخوف يأتي عند الســاعة الثانية بعد منتصف الليل، عندما أمشــي في شــوارع البلــدة ويكــون ثمــة شــخص يتبعنــي، بالنســبة إلــيّ فذلك هــو الرعب الذي يتجاوز الكلمات. الشــيء الذي يحدث الآن ليس رعباً يتجاوز الكلمات. إنه إحســاس كئيب بالواقع، يتســلل في الذهن كي يســتنتج مــا الــذي يمكــن أن نفعلــه لاحقــاً، إنه تصميم على البقاء والاســتمرار فــي الحيــاة والحــرص علــى حيــاة الآخريــن أيضاً، هو وعــي بالظلام، بضوضــاء المطــارق التــي كانــت تهوي علــى المركب. لكنه ليس رعباً يتجاوز الكلمات. كان لدي فقط إحساس غامر بالوعي الذي أكد لي أننا لن ننجو من هذه المحنة».

من دون أن تعرف سمبسون، ربطت بايلاندر جواز سفرها على بطنها حتى يمكن التعرف إلى جسدها. في هذه اللحظة بالذات كانت المرأتان متأهبتين للموت. بعد أن انتهت سمبسون من كتابة عبارات الــوداع أخبــرت ليونــارد أن الوقــت قــد حــان لإطلاق نداء الاســتغاثة. يأتي نداء الاستغاثة من الجملة الفرنسية - venez m'aider "أسرعوا لمساعدتي!". وهي بالضرورة تعني أن أولئك الذين على متن المركب قد تخلوا عن كل أمل في النجاة. ويتوجب على من يسمع ذلك النداء أن يحاول إنقاذهم قدر استطاعته. لم يكن ليونارد يبدي حراكاً على مضجعه. "حسناً". قال. اندفعت سمبسون نحو حجرة القيادة وجلست بايلاندر قرب طاولة الملاحة لترى إن كانت تستطيع إعادة اللاسلكي إلى الحياة.

فــي الســاعة 11:15 مــن مســاء يــوم 29 تشــرين الأول، التقطــت ســفينة شــحن كانــت تبحــر بعيــداً عــن لونغ إيلاند صوتــاً واهناً لامرأة

مذعورة على جهاز اللاسلكي: «هنا مركب ساتوري، أكرر ساتوري، موقعنا 39:49 شمالاً - 69:52 غرباً، نحن ثلاثة أشخاص، هذا نداء استغاثة. إذا استطاع أي شخص سماعنا الرجاء إرسال موقعنا إلى خفر السواحل. أكرر، هذا نداء استغاثة، إذا استطاع أحد أن يسمعنا أرسلوا موقعنا إلى خفر السواحل...».

قامت سفينة الشحن الرباط الذهبي بتحويل رسالتهم إلى غرفة عمليات خفر السواحل في بوسطن، والتي اتصلت بدورها بقارب الإنقاذ التابع لها تامارو١ الذي يرسو في ميناء بروفنستاون. كان قارب تامارو١ قد عاد لتوه من ضفة جورجز، حيث استطلع أماكن أسطول مراكب الصيد، وفي ذلك الوقت كان ينتظر تحسن المناخ قريباً من رصيف كيب كود، ذلك الرصيف الذي التوت ذراعه الخشبية الضخمة الممتدة عميقاً في البحر بفعل ضربات الأمواج. كانت هناك طائرة نفاثة من نوع فالكون تقوم بدورياتها انطلاقاً من قاعدة كيب كود الجوية. عند منتصف الليل، رفع قارب القطر تامارو١، الذي يبلغ وزنه 1600 طن وطوله 206 أقدام، مرساته وانطلق إلى عين العاصفة.

لم يكن لدى طاقم ساتوري سبيل لمعرفة إن كان اللاسلكي يعمل أم لا، تحتم عليهم فقط أن يكرروا نداء الاستغاثة ويأملوا في أن تأتيهم نجدة من السماء. وحتى إذا كان اللاسلكي يعمل فلا يزال عليهم أن يقتربوا مسافة ميلين أو ثلاثة أميال من أي سفينة أخرى لتتمكن من التقاط الإشارة. ذلك شيء من الصعب عليهم أن يطمحوا إليه في ليلة مثل هذه. التصقت بايلاندر بطاولة خرائط الملاحة، أرسلت أسماءهم بشكل متقطع لمدة نصف ساعة من دون أن تتلقى إجابة على الإطلاق. لقد كانوا وحدهم، في نقطة بعيدة بقدر ما في استطاعتها أن تخمّن. ولكنها ظلت تحاول - فما الذي

عسى أن تفعله غير ذلك؟ - ورجعت سمبسون إلى سطح المركب محاولـة إبقـاء سـاتوري موجهـاً نحـو الأمواج. لـم يمضِ عليها وقت طويل هناك حتى تناهى إلى سمعها صوت طائرة، كاد يتلاشى ومن ثـم اقتـرب وسـط دمدمـة العاصفـة. نظـرت حولها بذعـر في الظلام، وبعد لحظات رأت طائرة الفالكون النفاثة، كانت تحلق على ارتفاع منخفض تحت دثار السحب، تئز فوق رأسها بإصرار. نهضت بايلاندر وتركت اللاسلكي. «بدت سو هائجة إلى حدٍّ كبير بحيث إنها ترنحت من نشوة المفاجأة». قالت سمبسون: «لكنني لم أتصرف مثلها، أتذكر أنني لم أكن أشعر بالابتهاج أو الارتياح، في تلك اللحظة كنت أشعر أنني سأعود إلى عالم الأحياء».

بقي طيّار الفالكون يحوم تماماً تحت مستوى السحب، وتناقش مع بايلاندر على جهاز اللاسـلكي حول الأشـياء التي يمكن عملها. لـن يصـل قـارب تامـارو\ إليهـم إلاّ بعـد اثنتي عشـرة سـاعة، وعليهم أن يبقـوا المركـب طافيـاً إلـى ذلـك الوقـت، حتـى إذا كان ذلك يعني إحـراق المحـرك. لـم يكن في وسـعهم المخاطـرة في التعرض لمزيد من اللطمات. وأخيراً ثبتت بايلاندر، ضد مشيئة ليونارد، مفتاح تشغيل المحرك وأدارته، ولذهولها فقد اشتغل. وبينما كانت العاصفة تضرب حول المركب والداسرة تلتف بتثاقل في صراع عنيف مع الموج لم يبقَ أمامهم الآن سـوى قطع بضع درجات مبتعدين عن موقعهم التعيس. تلك ليست مسافة طويلة، لكنها تكفي لإخراجهم من جحيم الأمواج التي تكاد تمزق مركبهم.

طوال الليل كان طيّار الفالكون يحوم حولهم، بقي يؤكد لبايلاندر أنهم سـيخرجون من هذا المكان أحياء. لزمت سمبسـون مكانها عند الدفة بينما اسـتلقى ليونارد على سـريره وهو يتأمل الخسـارة الوشـيكة

لمركبـه. عندمـا يصـل قـارب تامـارو\ عليهـم أن يتركـوا المركب، أما هـو فـلا يمكنـه حتـى أن يفكّـر فـي هـذا الاحتمال، لأنـه القبطان. إن سـاتوري منزله، وحياته كلها، وإذا سـمح لنفسـه أن يؤخذ عنوة من قبـل خفـر السـواحل فربمـا لـن يـراه مجدداً. مـع أن المركب لم يكن سليماً من الأضرار. في ساعة ما من تلك الليلة، وبينما كان مستلقياً علـى سـريره بانتظـار الفجـر، تيقنـت راي أن ليونـارد لـن يترك مركبه. تسـتطيع المرأتان المغادرة إذا شـاءتا، لكنه سـيبقى حتى يرى المركب يصل إلى المرفأ.

طوال تلك الليلة استمر قارب تامارو\ يمخر عباب البحر مخترقاً حصـون العاصفـة. كان قاربـاً صلبـاً وعنيداً مثل كلب البلدغ[1]، وقد تـم تصميمـه خصيصـاً لتخليص سـفن حربية معطوبة خلال الحرب العالمية الثانية، كان في إمكانه أن يقطر أي شيء طافٍ، حسب ما كُتـب عنـه. بالرغـم مـن ذلـك فقد كانت حالة البحر قد وصلت إلى درجة من الفظاعة لم يسـبق له أن واجهها حتى في زمن الحرب، بحيث كانت أقصى سرعة يستطيع الإبحار بها ثلاث أو أربع عقد، تـكاد تشبه سـرعة المـرء وهـو يسـير علـى قدميه. حيـن كان يلاقي الأمـواج الأكثـر ضخامـة يغطـس تحـت قممها، يتلكأ عـن الحركة، وبعدهـا ينطلـق واثبـاً مـن جوانبهـا. كان ينثر دفقاً من المياه والبخار المتطايـر بعيـداً عـن منصتـه ومياه خضراء تتدفق من بالوعاته. اجتاز القارب خليج كيب كود، شقّ طريقه في القناة من منتصفها، ترك جزر إليزابيث إلى يسـاره، واسـتدار أخيراً حول منعطف قريب من مارثا فاينيارد. فكّر قبطان القارب لورنس برودنيكي في أنهم سيصلون إلى الموقع المقصود في وقت متأخر من ظهيرة اليوم التالي. على أفراد

(1) البلدغ: كلب قوي جريء ضخم الرأس قصير الشعر. م

طاقم ساتوري أن يبقوا طافين إلى ذلك الوقت. لم يكن لديهم طوف ولا حتى ستر نجاة على متن المركب، وأقرب قاعدة مروحيات على بعد ساعة منهم. إن غرق ساتوري يموت أفراد الطاقم.

لم يتمكن برودنيكي من التحدث مباشرة مع طاقم ساتوري. لكن، كان في وسعه أن يحوّل رسائله إليهم عن طريق طائرة الفالكون التي تحوم فوقهم. وكان المركب والطائرة قادرين أيضاً على الاتصال بمركز قيادة المقاطعة الأول في بوسطن. ذلك المركز مسؤول عن تنسيق عمليات الإنقاذ وضمان التعاون بين مراكب خفر السواحل والطائرات، وتطوير أفضل استراتيجية آمنة لانتشال الناس من السفن التي توشك على الغرق. كل قرار بشأن ذلك ينبغي أن يحظى بموافقة مركز القيادة. وما دام ساتوري لم يغرق بعد، فقد قرروا أن تبقى طائرة الفالكون تحلق فوقه حتى يحين وصول قارب تامارو، ومن ثم ينتشلون الطاقم بطوف نجاة. يمكن لطاقم إنقاذ يرسل جواً في مثل هذه الظروف الصعبة أن يتعرض لخطر أكبر من الخطر الذي يتعرض له المركب بالفعل، وهكذا فقد تم تأجيل إرسال مروحية إلى وقت لاحق. حالما ينبلج ضياء الفجر ستستبدل طائرة الفالكون بمروحية إنقاذ تحلق بالتناوب مع غيرها حتى ترى قارب تامارو يقترب. للمروحية مدى طيران محدود - أربع ساعات تقريباً - لكن في استطاعتها أن تنتشل الناس من المياه إذا دعت الحاجة. أما طائرة الفالكون النفاثة فليس في وسعها أن تفعل الشيء الكثير للأشخاص الذين يطفون على المياه غير أن تحوم فوق رؤوسهم وتراقبهم وهم يغرقون.

ورد في سجل حوادث مركز القيادة لذلك اليوم النص التالي:

الساعة 2:30 بعد الظهر - مركب شراعي نفد منه الوقود، من

المرجح أن نحاول إبقاء طائرة الفالكون تراقب المشهد حتى وصول قارب تامارو ا إليهم.

الساعة 5:29 مساء - فقدت طائرة الفالكون الاتصال بالمركب، الأجهزة في المركب تعتمد على بطاريات منخفضة الشحن. المركب يتلقى الأمواج والمياه تغرق سطحه. تعمل المضخات على سحب المياه لكنها ستخسر قدرتها الكهربائية.

الساعة 7:07 مساء - اتصلت طائرة الفالكون بالمركب. بقي فيه من الوقود ما يكفي لمدة ست ساعات. الأشخاص على متن المركب أصابهم الذعر.

وصلت المروحية إلى المكان قرابة الساعة 6:30، وأمضت نصف ساعة في محاولة لتحديد موقع ساتوري. كانت الظروف قد ساءت إلى حدٍّ كبير بحيث اختفى المركب عن شاشة رادار الفالكون، وأصبح طيّار المروحية على قمة المركب تقريباً قبل أن يتمكن من تمييزه وسط الأمواج ذات الزرقة الداكنة التي يخططها الزبد. صرخ طيّار المروحية فوق صارية ساتوري لجذب انتباههم، ودفع مساعده رزمتين يوجد فيهما طوفا نجاة من فتحة في لوح الأرضية. كانت الرزمتان مربوطتين بحبل نايلون طويل، سقطت كل رزمة منهما على جانب من المركب وارتطمتا بسطح المياه. بعد أن انقطع الحبل الذي يبلغ طوله مئتي قدم بفعل قوة الإعصار سقط تماماً في يد بايلاندر.

بقيت المروحية تحوم فوق رؤوس أفراد طاقم ساتوري الذين أسرعوا ليسحبوا الرزمتين، لكنهما كانتا قد انفتحتا بعد الارتطام. لم يكن هناك شيء في نهايتي الحبل. لا يزال تامارو ا على بعد خمس ساعات منهم، وتقهقرت العاصفة إلى بضع مئات من الأميال عن الساحل، خلال الأربع والعشرين ساعة اللاحقة ستعبر مباشرة فوق

ساتوري. لن تكون عملية الإنقاذ في وضح النهار في مثل هذه الظروف سهلة، أما في الليل فهي خارج نطاق التفكير. إذا لم يتم انتشال طاقم المركب خلال ساعات قليلة فهناك فرصة كبيرة لئلا ينقذوا على الإطلاق. اتصل طيّار المروحية، الملازم كلوسون، بالمركب وشرح الموقف لراي ليونارد. ردّ ليونارد باللاسلكي قائلاً إنه لن يترك مركبه.

لم يكن من الواضح ما إذا كان ليونارد جاداً أم أنه أراد حفظ ماء وجهه. على كل حال، لن يقبل خفر السواحل بشيء من هذا. هناك مروحيتان، وطائرتا فالكون، وقارب إنقاذ ثقيل، وعشرات من رجال سلاح الجو والبحّارة قد تأهبوا مسبقاً لتنفيذ عملية الإنقاذ، ينبغي على طاقم ساتوري ترك مركبهم الآن. «صاحب المركب يرفض أن يغادر مكانه ويقول إنه سيتابع الإبحار مخترقاً الإعصار». هكذا كتبوا في سجل حوادث مركز القيادة في الساعة 12:24 من تلك الظهيرة. «يريد قارب تامارو‌ا تعليمات واضحة بشأن رحلته غير الآمنة بحيث يمكن إجبار صاحب المركب على تنفيذ الأوامر».

تعني عبارة رحلته غير الآمنة أن إنقاذ المركب بمن فيه يعتبر مخاطرة لا يمكن القبول بها، وكانت لدى خفر السواحل سلطة قانونية لإصدار أمر لأي شخص بترك المركب. اتصل القائد برودنيكي بمركز القيادة راجياً إبداء رأيهم بشأن الوضع غير الآمن بشكل واضح لمركب ساتوري، وعند الساعة 12:47 منح له ما أراد. صار قارب تامارو‌ا الآن على بعد بضعة أميال، ضمن مدى الاتصال اللاسلكي بساتوري، ورفع برودنيكي سماعة اللاسلكي على الفور وأخبر ليونارد أنه ليس لديه خيار في المسألة. كل من على متن المركب يجب أن يتركوه. عند الساعة 12:57 ما بعد الظهيرة، أي بعد ثلاث عشرة ساعة من

الإبحار لاح لهم تامارو ا على مرمى البصر كأنه سلحفاة هائلة ثقيلة الحركة.

تجمعت حول ساتوري الكثير من وسائل النجاة: طائرة الفالكون، والمروحية، وسفينة الرباط الذهبي، كلها كانت تدور حوله منذ أن أطلق نداء الاستغاثة. لكن هذه الوسائل لم تكن وحدها المشكلة، لقد حان الوقت لمجابهة المشاكل الحقيقية. لن يمضي وقت طويل حتى يهبط الظلام، وينبغي على طيّار المروحية أن يعود إلى القاعدة. حين غادر المكان لم يتصور أن في إمكان ساتوري البقاء ليلة أخرى. انتهى الوقود في خزاناتهم، وبدأ المركب يتلقى ضربات تقصم ظهره، وبالتالي سيتحطم هيكله لا محالة. سينتهي الأمر بالطاقم لأن يقذفوا إلى البحر، وسيرفض الطيّار بالتأكيد السماح للغواص الذي معه بالنزول لأنه لن يكون واثقاً من استرداده. سيكون على تامارو ا المناورة قرب السبّاحين وهم ينتشلون الأشخاص من عرض البحر ويسحبوهم إلى سطحه. في هذه الأمواج يكاد ذلك يكون مستحيلاً. فإما أن يحصل الآن أو لن يحصل أبداً.

الطريقة الوحيدة لانتشالهم، كما قرر برودنيكي، أن ينقلوا بعيداً عن المركب نحو تامارو ا في واحد من الأطواف التي تلقى إليهم. تلك الأطواف ذات أبدان صلدة مملوءة بالهواء المضغوط ومحركات خارجية ويبلغ طول الواحد منها عشرين قدماً، يتجه الطوف إلى ساتوري، ويرمي إليهم ستر النجاة، ومن ثم يلقون بأنفسهم إلى المياه فينتشلهم منها. إنها ليست بالمناورة المعقدة، لكن ما من أحد أقدم عليها في ظروف مثل هذه. ما من أحد رأى ظروفاً مثل هذه من قبل. عند الساعة 1:23 ظهراً تجمع طاقم تامارو ا عند رافعته اليسرى، صعد ثلاثة رجال على الطوف، وأنزلوه شيئاً فشيئاً إلى المياه.

سارت العملية بشكل سيئ منذ بدايتها. ما كانوا يعتبرونه فترة هدوء بين الأمواج المتعاقبة كان في الواقع غوراً غير مستقر ينخفض إلى عمق ثلاثين أو أربعين قدماً. أنزل مشغل الرافعة توماس أميدون الطوف إلى منتصف المسافة، ارتفع الطوف حين ارتطمت به موجة أخرى، لم يستطع الاستمرار في إنزال السلك إلى القاع بسبب الغور وشلالات المياه. كادت بكرة الرافعة تقتلع من مكانها وأوشك أميدون على السقوط حين تمايل القارب بعنف. كافح الرجل ليسترد موقعه، وانتهى من إنزال الطوف، عندها ابتعد الطوف قليلاً عن تامارو١.

كان حجم الموجة الواحدة ضعفي حجم الطوف. مضى ببطء شديد، بعذاب مرير يشق طريقه مخترقاً الأمواج باتجاه ساتوري، كان يرتفع ويهبط معها، وألقى أحد أفراده ثلاث ستر نجاة إلى منصة المركب. أمسكت سمبسون بها وناولتها إلى صاحبيها، لكن الطوف لم ينسحب في الوقت المناسب. ارتفعت إحدى الأمواج بشراسة، ونزلت بثقلها على طوف النجاة فخرقت أكياسه الهوائية. الآن بدأت الأمور تجري بشكل سريع: انهارت مقدمة الطوف تحت المياه، واكتسحته موجة إثر موجة، صعدت إلى شفير جوانبه، توقف محركه عن الدوران، وهوى بمذلة على جزئه الخلفي. حاولوا تشغيل المحرك من جديد، لكن المياه غمرت نصف الطوف وأضحى معوقاً لا يقوى على الحراك. لم يكن من سبيل للرجوع إلى تامارو١، فما بالك بإنقاذ طاقم ساتوري! أصبح هناك ستة أشخاص، وليس ثلاثة فحسب، يحتاجون إلى النجدة.

راقب طاقم المروحية ما يجري من دون أن تصدق عيونهم ما تراه. كانوا يحومون فوق الموقع منذ ساعتين وقد انفتحت بوابة

القفز في مروحيتهم، فوق قمم الأمواج تماماً. شاهدوا الطوف وهو يجرجر نفسه بصعوبة، بينما كان القارب يتقلب ويميل حتى يصل إلى زاوية تبلغ تسعين درجة. وأخيراً اتصل طيّار المروحية كلود هيسل وأخبر برودنيكي وأميدون أنه يفكر في طريقة أخرى للخلاص من هذا الموقف الحرج. هو لا يستطع رفع طاقم ساتوري مباشرة من مركبهم، كما قال، لأن الصاري يعيقه وربما اشتبك بأسلاك الرفع. من شأن ذلك أن يجعل المروحية تسقط على المركب. لكن، ربما استطاع أن ينزل غواص الإنقاذ إلى المركب، وهذا بدوره يمكن أن ينتشل أولئك الأشخاص واحداً بعد الآخر ويرفعهم معه إلى المروحية. إنها أفضل فرصة متوفرة لديهم الآن، وكان برودنيكي يعلم ذلك أيضاً. تشاور مع مركز القيادة فأعطوه الموافقة.

كان غواص الإنقاذ الذي يعمل برفقة الطيار هيسل شاباً يدعى ديف مور، لم تمضِ عليه غير ثلاث سنوات في مزاولة هذا العمل الذي يتطلب خبرة طويلة، ولم يسبق له أبداً أن شارك في عمليات إنقاذ كبيرة. («لا تحصل الكثير من الحوادث الخطيرة في عملنا هذا، ولكن ربما أجبرك بعض الناس على الخروج ومواجهة الأخطار». قال: «ربما يكون هناك قارب شراعي يواجه المتاعب في مكان بعيد، عندها نحصل عادة على فرصة للقيام بعملية إنقاذ، لكن في ما عدا ذلك فالأمر لا يتعدى أشياء تافهة»). كان مور شاباً وسيماً له وجه طفولي، كان فكّه مربع الشكل، وعيناه خضراوين، وابتسامته عريضة، وجسمه متين البنيان يكاد يصلح رياضياً أكثر منه غواصاً. ابتدأ حرفته كغواص عندما غرقت إحدى ناقلات النفط قرب نيويورك في منتصف الثمانينيات. كانت هناك مروحية تابعة لخفر السواحل تحوم فوق رؤوسهم، لكن الوقت كان شتاء، وتأخر طاقم الناقلة كثيراً في التعلق

بطوف النجاة الذي أسقطته إليهم، فغرقوا جميعاً. قرر الكونغرس إثر ذلك أنه من الضروري اتخاذ إجراء ما، وتبنى خفر السواحل برنامج إنقاذ لمراكب الأسطول. وقتها كان مور في الخامسة عشرة من عمره، فقد ولد في السنة التي تخرجت فيها كارين سمبسون من المدرسة الثانوية.

استعد مور للقيام بمهمته، ارتدى بذلة الغطس، وربط على رجليه زعانف ذيلية، سحب القناع على وجهه، ثم كافح لوضع قفازه المطاطي. بعد ذلك ثبت صدرية النجاة على خصره وأشار لمهندس الطيران فريسمان أنه مستعد. مدّ فريسمان إحدى ذراعيه نحو بوابة القفز، تنحّى جانباً ليفسح المجال لمور لأن ينحني على الحافة. حامت المروحية على ارتفاع قريب من الهدف. وأشار مور بيديه إلى فريسمان مطالباً بتعديلات أخيرة. لقد تدرب مور ثلاث سنوات من أجل لحظة كهذه. منذ ساعة فقط كان يقف في طابور ينتظر دوره لتناول الغداء في القاعدة. والآن هو على وشك السقوط وسط دوامة الأمواج.

حافظ هيسل على استقرار المروحية التي تحوم على ارتفاع منخفض على مبعدة من المركب. صار في وسع مور أن يرى أفراد الطاقم وهم متجمعين على السطح بينما كانت مقدمة ساتوري تغطس ببطء تحت الأمواج. كان فريسمان يجلس بالقرب من هيسل يشرف على جهاز التحكم بالرفع، بينما انشغل رجل آخر اسمه إيرس بمراقبة إلكترونيات الطيران في المقصورة، ومعدات البحث والإنقاذ. كل واحد منهما كان يرتدي بذلة طيران ويضع خوذة وينصت إلى اللاسلكي باهتمام. كانت الساعة تشير إلى 2:07 ظهراً. اختار مور بقعة بين الأمواج، واستنشق نفساً عميقاً، وقفز.

سقط عن ارتفاع عشر أقدام وارتطمت قدماه بالمياه أولاً، بينما تدلت يداه من الجانبين. برز جسمه بعد قليل كأنه فلينة طافية، وأزاح الماء عن أنبوب التنفس، وعدل وضع قناعه، ومن ثم مضى يضرب الماء سابحاً باتجاه ساتوري. أحس بالمياه فاترة البرودة - الآن هم في لجّة تيار الخليج - ورأى بعينيه المنبهرتين جبال الأمواج التي لم يشاهد مثيلاً لها من قبل، منحه ذلك انطباعاً أنه كان يسبح ليتسلق سفوحها، ثم يسبح ليتدحرج إلى قيعانها، لم يكن يسبح على أمواج منفردة بل هي سلسلة جبلية لا يتبيّن لها نهاية. بين حين وآخر كانت الريح تهبّ فتجرف أكاليل الزبد من قمم الأمواج، واضطر إلى أن يغطس تحت شلالات من مياه بيضاء قبل أن يطفو على السطح مجدداً. كان ساتوري يظهر أمامه ثم يختفي مع تموجات البحر وظلت المروحية تدوي فوق رأسه بينما كانت مراوحها تفرش وسادات زئبقية منبسطة تلعب عليها الأمواج. راقب فريسمان الموقف بتلهف من خلال منظاره المقرب وهو جاثم عند بوابة القفز، حاول أن يبعد عن ذهنه صعوبة استعادة مور إلى المروحية. بالتأكيد، كونه مهندس طيران فالقرار يعود إليه في أن ينزل الغواص إلى البحر، ومن واجبه أيضاً الحرص على إرجاعه سالماً إلى المروحية. لو كانت تساوره أي شكوك فلن يعطي مور إذناً بالقفز.

سبح مور بإجهاد لعدة دقائق، ثم صوّب نظره إلى فريسمان، وهزّ رأسه. لم يكن المركب قادراً على التحرك وما من طريقة تمكنه من الوصول إليه، ليس مع هذه الأمواج. أنزل فريسمان سلة الإنقاذ وتسلق مور إلى داخلها راجعاً إلى المروحية. عندما كان على وشك الصعود داخل السلة ضربته موجة فاختل توازنه وسقط.

كانت موجة عنيفة ذات حواف حادة، وصل ارتفاعها إلى خمسين أو ستين قدماً. انهارت عليه جدران من المياه ودُفن مع سلته. انتظر فريسمان بقلق عشر ثوانٍ قبل أن ينتأ رأس مور أخيراً من خلال الزبد، لا يزال داخل السلة. لكنها لم تعد مربوطة بسلك الرفع. لقد انتزعت من الخطاف وبقيت تطفو هنا وهناك. لم يستطع مور الرؤية بوضوح لأنه كان داخل ما يشبه النفق المعتم، لم يدرك حتى إن السلة قد اقتلعت، جلس داخلها ليس إلاّ، وانتظر أن يرفعوه. أخيراً عندما فهم أنه قد لبث في مكانه سبح وهو داخل السلة نحو السلك وقام بتعليقها فيه. عندها سحبه فريسمان إلى الأعلى.

في هذه المرة قرروا أن ينفذوا المهمة بشكل مختلف. انحرف هيسل بالمروحية جانباً إلى مسافة خمسين قدماً من ساتوري ولفت انتباههم إلى لوحة كتب عليها بالطباشير: قناة 16. اختفت بايلاندر تحت، وعندما اتصل بها هيسل على اللاسلكي، أخبرها أنه سينتشلهم من عرض البحر. عليهم أن يلبسوا ستر النجاة، ويربطوا ذراع الدفة، ومن ثم يقفزوا من المركب. حالما يصبحون في المياه عليهم البقاء قرب بعضهم وانتظار مور حتى يسبح إليهم. سيضعهم مور في سلة الرفع واحداً بعد الآخر ويرسلهم إلى المروحية.

رجعت بايلاندر إلى سطح المركب وأعطت التعليمات إلى الشخصين الآخرين. كان مور ينظر من خلال منظاره المقرّب، راقبهم وهم يلبسون ستر النجاة ويحاولون بصعوبة الاتجاه إلى جانب المركب. في البداية، وضع أحدهم ساقه على الحافة، ثم حذا آخر حذوه، وفي النهاية قفز الثلاثة إلى المياه. تطلب الأمر منهم أربع أو خمس دقائق لأن يستجمعوا شجاعتهم. كان ليونارد يمسك حقيبة بإحدى يديه، لكنه عندما سقط انفلتت منه وبقيت على متن المركب.

لقد ملأ تلك الحقيبة بأغراضه الشخصية. صار يتشبث بهيكل المركب في محاولات يائسة وعندما أيقن أنه قد فقدها إلى الأبد خبط رأسه بالمركب. شاهد مور ما جرى وتساءل إن كان ليونارد سيسبب له مشكلة في المياه.

وضع مور قناعه على وجهه ووضع قفازه مجدداً لأن المياه كانت باردة جدّاً. انتهى كل شيء، إن لم يتمكنوا من إنجاز المهمة الآن، فلن يتمكنوا من ذلك أبداً. ابتعد هيسل عن موقعه قليلاً فيما كان يراقبهم من خلال مرآة خلفية ثم انخفض أكثر. تطلب ذلك منه طيراناً حذراً. وأخيراً أعطى مور إشارة الانطلاق، تنفس مور بعمق وقفز من المروحية. (أنزلوا مور فكان يزحف زحفاً على قمم الأمواج، كان يطير باتجاهنا)، قالت سمبسون. (عندما وصل إلينا قال: «مرحباً، إنني ديف مور الغوّاص الذي سينقذكم، كيف حالكم؟». وقالت سو: «نحن على ما يرام، كيف حالك أنت؟». كان ودوداً للغاية. بعد ذلك سأل من الذي سيذهب في البداية، قالت سو: «أنا التي سأذهب». أمسكها من ظهر سترة نجاتها وسبح إلى الوراء عبر المياه).

وضع مور بايلاندر داخل سلة النجاة، وبعدها بعشرين ثانية أصبحت في المروحية. الغطس لانتشال أحد الأشخاص يحتاج إلى خمس دقائق عموماً (كان مهندس إلكترونيات الطيران إيرس يدوّن كل شيء في سجل عمل المروحية). الشخص التالي الذي تم انتشاله هو سمبسون، وقد تطلب دقيقتين، واستغرق انتشال ليونارد ثلاث دقائق. بدا ليونارد جزعاً إلى درجة كبيرة حتى إنه انبطح في السلة كأنه جثة هامدة. كان على مور أن يتصارع معه ليدخله إلى السلة حتى اضطر إلى دفعه من ساقيه بقوة. بعد ذلك سحبوا مور من المياه، صعد إلى

المروحية عند الساعة 2:29. استمر المشهد كله ساعتين تقريباً[1].

بدأ مور يتحرر من معدات الغوص، لكنه لم يكن قد انتهى من نزع بذلة الغوص حتى أحس أن المروحية لم تبتعد عن الموقع. كانت تحوم فوق الجانب الأيسر من تامارو!. وضع الخوذة على رأسه وأصغى إلى قبطان القارب وهو يتحدث مع هيسل، كان يطلب منه أن يتريث في المكان لأن أفراد طاقم طوفهم يحتاجون إلى من ينتشلهم من المياه. «أوه، بحق الله». قال لنفسه، وعاد ليرتدي بذلته ووقف عند بوابة القفز. قرر هيسل تنفيذ عملية إنقاذ أخرى، وراقب مور ثلاثة رجال من خفر السواحل يمسك كل منهم بيد الآخر ويتركون الطوف بتردد. حتى من مسافة بعيدة كانوا متوترين بشكل واضح. انخفض هيسل بالمروحية واتخذ موقعاً مقابلاً لهم، بالكاد كان قادراً على رؤية مثل هذا الهدف الصغير على مرآته الخلفية. تلقى مور الإشارة وقفز للمرة الثالثة، أصبح الأمر سهلاً بالنسبة إليه الآن ولم يستغرق إنقاذ

(1) لم يكن من السهولة العثور على ليونارد لإجراء أي مقابلات صحفية معه من قبل وسائل الأعلام بعد العاصفة، ولم يستطع المؤلف مقابلته، بالرغم من محاولات كثيرة بذلها لمدة سنتين. لكن منذ صدور الطبعة الأولى من هذه الرواية، كان قد أنكر دقة المعلومات التي وردت فيها بشأن رحلة ساتوري. لقد أكّد بالأساس أنه وطاقمه لم يتعرضوا أبداً لأي خطر خلال تلك العاصفة، وأنهم لم يضطروا إلى إخلاء المركب حين وصل إليهم خفر السواحل. وقد كتب ما يؤيد وجهة نظره، ووصف تجربته الطويلة كبحّار، وأشاد بقوة ومتانة مركبه. قال إن المركب في الحقيقة قد نجا من العاصفة ووصل في ما بعد بأمان إلى ساحل نيوجرسي. "كانت المياه قد اجتاحت المركب ورفعنا أغطية فتحات التصريف وبقينا على أسرّتنا؛ هذا ليس دليلاً على سلبية موقفي، بل هو نوع من استراتيجية مقبولة إزاء تقلبات الجو". في تناقض مع ذكريات كارين سمبسون، كان ليونارد يؤكد على أنه قد قام بدور فعّال في التعامل مع الموقف، ولم يكن يشرب الشراب حتى وصول خفر السواحل. كانوا قد أمروه أن يترك المركب، مثلما قال، لأن فردين من الطاقم الذي معه مذعوران وغير متمرسين.

الرجال أكثر من عشر دقائق. كل من وصل إلى المروحية من رجال خفر السواحل ألقى التحية على سمبسون واستقبلها بعلامة الانتصار. رجع مور أخيراً إلى المروحية - «بعد أن تعلّق بالخطاف وحده»، كما ورد في التقرير - وسحبه فريسمان إلى البوابة. تراجعت المروحية، انحنت مقدمتها باتجاه الأمواج، وبدأت برحلتها إلى الساحل.

- «عندما وضعت قدمي في المروحية أتذكر أن الجميع كانوا ينظرون إلي، وسألتني سو إن كنت على ما يرام». قالت سمبسون: «أتذكر كم كان الموقف صعباً، كنت ذاهلة حقاً. هؤلاء الأشخاص كانوا فخورين بما فعلوه من أجلنا، استقبلونا بفرح، بأحاسيس إنسانية حقيقية. كل واحد منهم كان يمسكنا من الأكتاف وينظر إلى عيوننا ويقول: (إنني سعيد لأنك لا تزالين حية، قلوبنا كانت معكم في الليلة الماضية، كنا ندعو من أجلكم. قلقنا عليكم كثيراً). عندما يكون المرء إلى جانب من يتولى عملية الإنقاذ يغدو واعياً إلى أنها مسألة حياة أو موت، أما عندما يكون إلى جانب من يحتاج إلى الإنقاذ فليس لديه وعي سوى بالخدر الذي يعتري ذهنه. في لحظة ما توقفت عن رؤية الخطر بشكل واضح، لم يبقَ من الوعي سوى خليط غير متجانس من التجارب والذكريات».

بقيت سمبسون مستيقظة طوال ثمانٍ وأربعين ساعة، معظمها على متن المركب. بدأت تهذي من فرط سعادتها. تهاوت على مقعد في الجزء الخلفي من المروحية وألقت نظرة شاردة إلى المحيط الذي كاد يبتلعها في جوفه. «رأيت في حياتي أكثر الأشياء التي تثير الذهول. كنت في كوابيس يقظتي أرى مصر، بالرغم من أنني لم أزرها أبداً، ولكنني عرفت أنها مصر». قالت: «ورأيت تلك الحيوانات التي صنعوها من الطين، كانت تنتشر على مروج خضراء كأنها جنة عدن.

في تلك الساعات التعيسة كان في وسعي رؤية حيوانات من الطين وحيوانات حية رائعة المنظر تجترّ العشب. وبقيت أزور المدن التي أيقنت أنها تقع في الشرق الأوسط».

في الوقت الذي كانت فيه سمبسون تسبح في بحر هلوستها حلقت المروحية عالياً في طريقها إلى اليابسة مخترقة ريحاً عمودية تبلغ سرعتها سبعين عقدة. استغرق الأمر ساعة وأربعين دقيقة للرجوع إلى القاعدة. على بعد ثلاثة أميال من مارثا فاينيارد شاهد أفراد طاقم مروحية أخرى تمضي إلى بقعة مقفرة بعيدة هي جزيرة نومان. هناك عابرة محيطات من فلوريدا تسمى ميشيلين كانت قد جرفتها الأمواج فارتطمت بالقيعان ذات المياه الضحلة بحمولتها الثقيلة من سمك أبو سيف، وقد أمضى طاقمها الليل تحت طوف نجاة مقلوب على الساحل. انطلقت المروحية من قاعدة كيب كود الجوية لانتشالهم، وصادف أن كانت مروحية هيسل تحلق قربهم حينما كانوا على وشك الهبوط.

هبطت هيسل في القاعدة عند الساعة 4:40، ووصلت المروحية الأخرى بعده ببضع دقائق. (عندما كنا نهبط في جزيرة نومان، كما اتضح لنا في ما بعد، ارتطم تيار الهواء الذي تولد عن المروحية بالطوف المقلوب وأزاحه مما جعل واحداً من الصيادين يفقد وعيه. تم نقله في ما بعد بحمّالة). هبطت ستر الظلام على القاعدة الجوية، وشاهدوا رذاذ المطر يتطاير قطرياً مع الريح من خلال أضواء المدرج بينما كانت شجيرات الصنوبر تمتد في الظلام إلى مسافات بعيدة في كل اتجاه. أُعلن عن وصول الناجين الستة في وسائل الأعلام، وظهرت صورهم على شاشات التلفاز. اقتيدوا إلى غرف لتبديل ملابسهم في الطابق الأعلى من إحدى البنايات. خلعت سمبسون وبايلاندر سترتي

النجاة، وتهاوت بايلاندر على أريكة بينما نزلت سمبسون لترى الناس. جعلتها حقيقة كونهم أحياء ببساطة غير قادرة على الثبات في مكانها. تجمّع رجال خفر السواحل هناك مع مراسلي الصحف في غرفة صغيرة وهم يراقبون التلفاز باهتمام. دخلت سمبسون ووجدت ليونارد جالساً على الأرضية وقد بدت عليه علامات البؤس والتعاسة بوضوح، كان يتكئ برأسه على الجدار. لم يقبل أن يتفوه بكلمة.

- «لم يكن ليونارد يريد مغادرة المركب». قالت سمبسون مفسّرة لمراسل صحيفة محلية: «المركب هو منزله، وكل شيء يمتلكه موجود على متنه».

مشى طيار الفالكون، ديف كوليدج، الذي طار في الليلة الماضية، إلى ناحية سمبسون وتصافحا. كانت الكاميرات تصدر وميضاً مبهراً. «يا الله، كم نحن سعداء لرؤيتكما أنتما الاثنان». قال: «لقد كانت ليلة طويلة، كنت خائفاً من أنكم لن تتمكنوا من النجاة». قالت سمبسون بلطف: «عندما سمعنا صوتك على اللاسلكي قلنا، نعم، سننجوا. لن تنتهي حياتنا هنا من دون أن يعرف بنا أحد».

اختفى المراسلون تدريجياً، وأوى ليونارد إلى فراشه في إحدى غرف الطابق الأعلى. وبقيت سمبسون تجيب عن أسئلة رجال الإنقاذ، الذين كانوا مهتمين بمعرفة العلاقة بين ليونارد والمرأتين. «لم تكن ردود فعله متوقعة». قال واحد من رجال خفر السواحل. وفسّرت سمبسون الأمر فقالت إنها وبايلاندر لا تعرفان ليونارد جيداً، فقد قابلتاه عن طريق رئيسهما في العمل.

- «كنت أنا وسو نعمل منذ أشهر من دون أي إجازة». قالت: «هذه الرحلة كان من المفترض أن تعتبر إجازة بالنسبة إلينا».

بينما كانوا يتحدثون رنّ جرس الهاتف. أسرع أحد طياري

الفالكـون ليـرد. «فـي أي وقـت حصـل ذلك؟». سـأل الطيّار، وتوقف كل من في الغرفة عن الكلام: «كم عددهم؟ في أي موقع؟».

من دون التفوه بأي كلمة نهض رجال خفر السـواحل وغادروا الغرفة، بعدها بدقيقة سمعت سمبسون المياه تتدفق في الحمّام. عندما رجعوا سأل أحدهم طيار الفالكون عن المكان الذي غرقوا فيه.

- «جنوب مونتوك». قال.

أغلق رجال خفر السـواحل سـحّابات بذلات الطيران وخرجوا واحداً بعد الآخر. كانت مروحية إنقاذ قد سـقطت على بعد خمسـين ميلاً من الساحل، والآن هناك خمسة من رجال خفر السواحل يسبحون في المياه.

السقوط في الهاوية

- «لـم أعلـم أن هنـاك مشـكلة قـد حصلـت، عرفت فقط أن من المفتـرض وصـول **أندريـا غايـل** إلى السـاحل في هـذه الأيام». قالت كريس كوتر، صديقة بوبي شاتفورد: «ذهبت إلى فراشي وقبل الفجر تمامـاً رأيـت ذلـك الكابـوس الفظيع. كنت بنفسـي على متن المركب وكل شيء فيه يبدو كئيباً وقبيح المنظر، كان يتقلب وتضربه الأمواج بلا رحمة وكنت أصرخ، بوبي! بوبي! وليس هناك من جواب، ومشيت هنـا وهنـاك وأنـا أصـرخ ونزلت إلى الأسـفل فرأيت السـمك المتعفن متناثـراً فـي كل مـكان، حطامـاً ونفايـات، كان كل شـيء مقلوباً رأسـاً على عقب وبدأت أنقب بحثاً عنه. أزحت الوحل وأشياء مقرفة أخرى وكنت مصابة بالهستيريا والجنون وصرخت لبوبي، وأخيراً ظهرت لي إحدى ذراعيه. تشبثت بها وأخذت أسحب محاولة إنقاذه بالرغم من أنني عرفت أنه قد رحل. بعد ذلك استيقظت».

كان ذلـك صبـاح يـوم 30 تشـرين الأول؛ لـم يصـل أي خبر من **أندريا غايل** خلال سـت وثلاثين سـاعة مضت. حدثت العاصفة في مكان بعيد جداً عنا بحيث إن القليل من الناس في غلوسيستر - وهي علـى بعـد بضـع مئـات مـن الأميال مـن مركز العاصفة - كانت لديهم فكـرة عـن الـذي حصـل. تمـددت كريس على فراشـها لفتـرة قصيرة، حاولت نسيان أحلامها المزعجة، ثم نهضت وأسرعت إلى المطبخ. كانت شـقتها تطل على خليج إيبسـوش، وفي وسـع كريس أن تشـاهد البحـر، تبـدو مياهـه بـاردة ورماديـة كأنهـا كرات مـن الغرانيت ترتطم بالسـواحل الغرانيتية لرصيف كيب آن. انسـابت نسـمات دافئة متبقية

من ريح تراجعت سرعتها بخجل على مؤشر البوصلة، وجلست كريس إلى طاولة الطعام في مطبخها تراقب البحر عسى أن يلوح لها طيف المركب. لم يقل أحد شيئاً عن عاصفة هبّت فوق البحر، لم يرد أي شيء عنها في الأخبار. صارت كريس تدخن سيجارة بعد أخرى، حتى تناهت إلى أسماعها طرقات سوزان براون على الباب.

كانت سوزان زوجة براون. وهي التي تحرر شيكات الدفع في مؤسسة سيغل التي يديرها براون، قبل ذلك بأسبوع كانت قد أخطأت فأعطت كريس شيكاً يعود إلى مورف من دون أن تنتبه، ويتجاوز مبلغ الشيك ما يستحقه بوبي شاتفورد بكثير. الآن جاءت كي تصحح الخطأ. دعتها كريس إلى الداخل وعلى الفور أحست بأن هناك شيئاً قد حصل. بدت سوزان قلقلة، كانت عيناها شاردتين وتتفادى النظر إلى عيني كريس.

- «أصغي إليّ، كريس». قالت سوزان أخيراً: «عندي بعض الأخبار السيئة. لست واثقة تماماً كيف يمكنني أن أقول لك هذا. يبدو أننا غير قادرين على الاتصال بمركب **أندريا غايل**».

تهاوت كريس على الكرسي وهي ذاهلة. لا تزال ترى حلمها. لا تزال وسط الركام في ذلك المركب المظلم، تخرق أنفها رائحة السمك المتعفن، وها قد جاءت الأخبار للتو تؤكد لها ما كانت تعرفه مسبقاً. إنه مات. بوبي شاتفورد مات.

أخبرتها سوزان أنهم لا يزالون يحاولون الاتصال بالمركب، ربما تكسّرت هوائياته، لكن كريس كانت تعرف أكثر منها، من داخلها كانت تعرف أن كل هذا هراء. حالما غادرت سوزان اتصلت كريس بماري آن شاتفورد، أخت بوبي. قالت لها ماري إن ذلك صحيح، هم لا يستطيعون الاتصال بمركب بوبي، وذهبت كريس بالسيارة إلى عش

الغـراب واندفعـت مـن خـلال البـاب الضخم كالمجنونـة. لم تتجاوز السـاعة العاشـرة صباحـاً لكـن النـاس كانـوا محتشـدين في المشـرب والكـؤوس فـي أيديهـم، عيونهـم حمـراء قانيـة وبـدت ذاهلة شـاردة. كانت إيثيل هناك، وأخت بوبي الأخرى سـوزان، وأخوه براين أيضاً، وبريسـتون، وعشـرات الصيادين. لا شـيء مؤكـد حتـى الآن، يمكـن للمركـب أن يكـون طافيـاً علـى البحـر، أو أن طاقمـه الآن على طوف نجـاة أو هـم سـكارى فـي مشـرب مـا في شـوارع نيوفاوندلاند. لكن النـاس افترضـوا فـي سـرّهم حصول شـيء بغيض، ولـم يفصحوا عن وساوسهم.

بـدأت كريـس تشـرب علـى الفور. «النـاس لا يريدون أن يقولوا لي ما حصل لأنني فقدت صوابي». قالت: «الجميع ثملون لأن ذلك ما نحسـن القيام به، الكارثة جعلت أحوالنا تسـوء أكثر، إننا نشـرب ونبكي ليس إلاّ، لا نستطيع أن نتصور أنهم قد رحلوا. رأينا ذلك على صفحات الصحف وشاشات التلفاز، هذا هو حبيبي، صديق عمري، رجلـي، شـريك حياتـي، لا أسـتطيع تصديـق هذا. كنـت قد رأيت في منامي صور ما حدث: بوبي وسـولي ومورف وقد جحظت عيونهم، كانوا يعرفون أن هذه هي اللحظة الأخيرة، يحملقون في بعضهم بعضاً، وذلك الدورق اللعين ينتقل بينهم من يد إلى يد بسرعة لأنهم أرادوا أن يفقدوا وعيهم، ومن ثم طار بوبي عالياً وسقط سولي إلى الحضيض. لكن كيف كانت اللحظة الأخيرة؟ كيف حدث آخر شيء؟».

الشخص الوحيد الذي لم يكن موجوداً في عش الغراب هو بوب براون. لأنه صاحب المركب ربما ما كان سـيلقى ترحيباً هناك، ومع ذلك فقد كان لديه عمل ينبغي أن يؤديه، لديه مركب يجب أن يبحث عنه. هناك جهاز لاسلكي خاص في غرفة نوم في الطابق الأعلى من

منزله، ومنذ وقت مبكر من يوم الأمس كان منشغلاً بالاتصال على قناة 2182 محاولاً سماع أي صوت من مركبيه. لكنه لم يتمكن من سماع صوت بيلي تاين ولا ليندا غرينلو. «أوه، يا للهول!». قال وهو يفكّر في الكارثة. عند الساعة التاسعة والنصف، وبعد أن جرّب الاتصال مرات قليلة من دون جدوى استقل براون سيارته وقطع مسافة عشرين ميلاً إلى الجنوب على الطريق السريع 128 عبر الأراضي الصخرية المرتفعة الكالحة للساحل الشمالي. ركن سيارته قرب بناية صغيرة علقت على واجهتها لافتة كتب عليها فندق الملك غرانت في بلدة دانفيرز ومشى خطوات إلى غرفة المؤتمرات لحضور اجتماع مجلس إدارة صيد السمك في نيو إنغلاند. كانت الريح تهبّ بتثاقل، تحتك بأعالي الأشجار في ذلك الوقت، تُكدِّس أكواماً من الأوراق اليابسة على سياج خشبي، وتشقق صفحة سماء فولاذية فيهطل منها المطر. إنها ليست العاصفة، لكن أذيالها هي التي وصلت إلى هنا.

اتخذ براون مقعداً في الجزء الخلفي من الغرفة، وبيده دفتر ملاحظات، وتحمّل على مضض اجتماعاً طويلاً مملاً. ذكر أحدهم حقيقة أن الاتحاد السوفياتي السابق قد توزع على بلدان شتى، وأن قوانين الولايات المتحدة في مجال صيد السمك تحتاج إلى أن تتغير باستمرار تبعاً لذلك. واستشهد شخص آخر بمقالة وردت في صحيفة بوسطن غلوب يقول كاتبها فيها إن نسبة أعداد سمك القد، والحدوق، وسمك موسى قد انخفضت إلى حدٍّ كبير بحيث صارت التشريعات الحالية غير ذات فائدة إلا إذا كانت أنواع الأسماك غير قابلة للإنقاذ على الإطلاق. لم تكن خدمات البحرية الوطنية هي المؤسسة الوحيدة التي لديها معرفة علمية عن مسائل متعلقة بالأوقيانوس، مثلما احتج شخص ثالث. وأخيراً تم تأجيل الاجتماع. نهض بوب براون وذهب

ليتحدث مع امرأة تدعى غيل جونسون، كان زوجها شارلي يبحر بمركبه سينيكا خارج غراند بانكس في تلك اللحظة. وقد وصل منذ بضعة أسابيع إلى خليج بولز، نيوفاوندلاند، بعد أن انكسر عمود الدوران في محركه.

- «هل سمعت أي شيء عن زوجك؟». سألها براون.

- «نعم، لكنني لم أستطع أن أتصل به. إنه في مكان ما شرق بانكس، الأجواء سيئة هناك».

- «أعرف ذلك». قال براون: «أعرف أنهم عانوا من أجواء سيئة».

طلب منها براون أن تتصل به إذا سمع شارلي أي شيء عن مركبيه. ثم أسرع عائداً إلى منزله. حالما وصل صعد إلى غرفة النوم وحاول أن يتصل مجدداً، وفي هذه المرّة - حمداً لله - سمع صوت ليندا. بالكاد استطاع سماعها من خلال الخشخشة.

- «لم أتمكن من الاتصال ببيلي منذ أيام». صاحت ليندا: «إنني قلقة عليهم».

- «نعم، إنني قلق أيضاً». قال براون: «استمري في المحاولة. سأحاول الاتصال بك مجدداً».

عند الساعة السادسة من تلك الليلة، وهو الوقت الذي يتفقد فيه براون مراكبه عادة، حاول الاتصال بمركب **أندريا غايل** للمرة الأخيرة. لكن بلا جدوى. ولم يتمكن من الاتصال بليندا غرينلو أيضاً، لم تتمكن أي من مراكب الأسطول أن تفعل ذلك. وعند الساعة 6:15 من يوم 30 تشرين الأول، أي بعد يومين من سماع صوت بيلي تاين لآخر مرة، اتصل براون أخيراً بخفر السواحل في بوسطن وبلغ عن مركبه

المفقـود. «أخشـى أن يكـون مركبـي قـد وقـع في متاعب، إنني خائف من أن يكون شـيء أسـوأ من هذا قد حصل لهم». قال. وأضاف أنه لم يتلقَ أي مكالمة استغاثة ولا إشارات من جهاز الطوارئ. المركب اختفى من دون أن يترك أثراً يذكر. بمعنى آخر فتلك يمكن أن تكون أخباراً جيدة لأنها ربما تعني أن هوائيات المركب قد تحطمت؛ أما في حالة وصول مكالمة استغاثة أو إشارة من جهاز الطوارئ فهي مسألة مختلفة تماماً. ذلك يعني بالضبط أن كارثة قد حدثت.

في تلك الأثناء، كانت وسائل الإعلام قد التقطت خيوط القصة. انتشـرت شـائعات في أرجاء غلوسيسـتر تقول إن مركب أليسـون قد غـرق وكذلـك **أندريـا غايـل**، وإن مركـب هانا بوديـن ربما كان يواجه المتاعب. اتصل مراسل من قناة **الأخبار** الخامسة بزوجة تومي باري، كيمبرلي، وسألها عن مصير أليسون. ردت كيمبرلي بقولها إنها تحدثت مع زوجها في الليلة السابقة من خلال لاسلكي خاص، وبالرغم من كونها استطاعت بصعوبة سماع صوته، فقد بدا بحالة جيدة. بثت القناة تلـك الحكايـة فـي أخبارهـا المسـائية، وعلى حيـن غرة صارت زوجة كل واحد من الصيادين على السـاحل الشـرقي تتصل بكيمبرلي باري لتسـألها إن كانـت لديهـا أي أخبـار عـن مراكـب الأسـطول. ولم يكن أمامها سـوى أن كررت ما كانت قد قالته لزوجها يوم 29، وأنها لم تكد حتى تسمع صوته. «حالما تحركت العاصفة إلى مكان بعيد عن الساحل توقفت خدمات الأنواء الجوية عن تعقب مساراتهم أو محاولة الاتصال بهم». قالت: «وبقيت زوجات الصيادين يبحثن ويسـألن هنا وهناك وهن مذعورات. الزوجات دائماً هكذا».

في الحقيقة كانت مراكب الأسطول الشرقي قد أفلحت في النجاة نسبياً، لقد داهمتها ريح عاتية وتقاذفتها الأمواج من كل صوب وجرفتها

إلى أماكن بعيدة، وبقيت تنتظر حتى انجلى ذلك كله، حتى إن باري كان يأمل في إمكانية الاستمرار في الصيد في تلك الليلة لكنه تجاهل الفكرة في ما بعد. لم يكن أحد يعلم إلى أين تتجه العاصفة، ولم يشأ أن تعلق شباكه في المياه. استمر باري في محاولة الاتصال ببيلي كل بضع ساعات طوال ليلة 28 وخلال اليوم اللاحق أيضاً، وفي يوم 30 تشرين الأول استقر رأيه على أن بيلي قد جرفته الأمواج إلى مسافة خارج نطاق أي اتصال. اتصل بليندا وأخبرها أن هناك بالتأكيد شيئاً قد وقع، وينبغي على بوب براون أن يطلب من المسؤولين القيام بعملية بحث. وافقت ليندا. وفي تلك الليلة، بعد أن سحبت المراكب شباكها من المياه اجتمع قباطنة المراكب معاً على قناة 16 لمحاولة تخمين الاتجاه الذي انجرف إليه **أندريا غايل**. كانوا يشكون في قدرة خفر السواحل على معرفة تيارات المحيط. لذلك تبادلوا معلوماتهم، مثلما يفعلون عادة عندما يتعقبون سرباً من سمك أبو سيف، أرادوا أن يحددوا بالضبط الموقع الذي يمكن أن ينتهي إليه مركب أو طوف نجاة وفقاً للمعطيات المتاحة. «المياه تدور في حلقة حول حافة مناطق الصيد وتسعى إلى الاتجاه شمالاً». قال باري: «إذا تحدثنا إلى قباطنة مراكب من أماكن مختلفة ربما استطعنا وضع خريطة مفصلة لمسارات تيار الخليج».

في وقت متأخر من ليلة 30، اتصل بوب براون بخفر السواحل الكندية في هاليفاكس وقال لهم إنه يعتقد أن **أندريا غايل** ربما كان قد اتخذ مساراً يقوده إلى غلوسيستر يقع عند الجزء الجنوبي من جزيرة سابل. وأضاف يقول إن بيلي اعتاد ألاّ يتصل بهم خلال رحلاته التي تستغرق ثلاثين يوماً. بدأ القارب الكندي أدوارد كورنوالس - الذي كان يشق طريقه في البحر لمساعدة سفينة أيشن مارو 78 - يتصل

بمركب **أندريا غايل** كل ربع ساعة على القناة 16. «لا شيء يبشّر بالفرح، عجزنا عن الاتصال بالمركب». أرسل القارب تقريره غير المطمئن لاحقاً في ذلك الصباح. شرع خفر سواحل هاليفاكس على الفور بمحاولاتهم للاتصال بالمركب المفقود، جرّبوا كل الترددات في الطيف الموجي، لكنهم باؤوا بالفشل أيضاً. بعد ذلك جاءهم بلاغ من صاحب مركب الصيد جيني وداوغ يقول فيه إنه سمع عبارة خافتة **أندريا غايل** على موجة 8294 كيلو هرتز، وخلال الاثنتي عشرة ساعة التالية حاول خفر سواحل هاليفاكس الاتصال مراراً وتكراراً على ذلك التردد من دون جدوى. أما جوديث ريفز، المرأة التي كانت على متن سفينة أيشن مارو 78 فقد تصورت أنها سمعت على اللاسلكي شخصاً يتكلم بلكنة إنكليزية مع قبطان **أندريا غايل**، ويقول له إنه قادم لنجدتهم، لكنها لم تستطع تذكّر اسم المركب. لم تسمع الرسالة مجدداً. وكان رادار إحدى الطائرات خلال العاصفة قد التقط شيئاً ربما هو مركب **أندريا غايل**، فحاولت الاتصال به، وما من نتيجة. وبدأت على الأقل ستة قوارب قريبة من جزيرة سابل - أدوارد كورنوالس، والليدي هاموند، وسامبرو، ودغيرو، ويانكي كليبر، وميلفن هـ. باكير، وماري هتشنز - بالبحث عن أي أثر للمركب وطاقمه من خلال أجهزة اتصالها، لكن أحداً منها لم يجدهم. وكأنهم قد سقطوا في هاوية عند حافة العالم.

كان مركز تنسيق عمليات الإنقاذ في نيويورك في تلك الأثناء لا يزال يحاول معرفة عدد الأشخاص ضمن طاقم المركب على وجه الدقة. لم يكن بوب براون يعرف شيئاً - غالباً ما لا يرغب أصحاب المراكب حتى في أن يعرفوا - ولا الأصدقاء وأفراد العائلة كانوا متأكدين من هذا مئة بالمئة. أخيراً تلقى خفر سواحل هاليفاكس مكالمة

مـن صيـاد سـمك فـي فلوريـدا يدعى دوغلاس كوسـكو، قـال إنه قد اعتاد الإبحار على متن **أندريا غايل** للصيد وهو يعرف من هم أفراد الطاقم. أعطاهم لائحة بأسمائهم مثلما يتذكرها: القبطان بيلي تاين من غلوسيستر، وبوغسي موران وهو أيضاً من غلوسيستر لكنه يسكن في فلوريـدا، وديـل مورفـي مـن كورتيز، فلوريدا، وألفريد بيير، الشـخص الوحيـد الأسـود علـى المركـب، إنـه مـن جزر فيرجـن لكنه يعيش مع عائلته في بورتلاند.

قال كوسـكو إن ألفريد الخامس في الطاقم يعمل بالأصل على مركـب هاديـت - مركـب تايـن القديـم - وإن صاحـب مطعم ميريت للأطعمة البحرية في بومبانو يعرف اسمه. «كان من المفترض أن اذهب فـي هـذه الرحلـة، لكننـي نزلـت في اللحظة الأخيرة». قال: «لا أعرف السبب، راودني شعور سخيف ونزلت».

أعطى كوسكو إلى خفر السواحل رقم هاتف في فلوريدا حيث يتلقى رسائله. (فهو في مكان بعيد كثيراً عن الساحل وهاتفه الخاص ليس معه). «أعتقد أنهم ربما لم يحصلوا على عدد كافٍ من الرجال، آمـل ذلـك». قـال: «لا أعتقـد أن بيلـي في إمكانه العثور على شـخص آخر بهذه السرعة...».

الأمـل هـو الـذي كان يملـي عليه أفـكاره. في صباح اليوم الذي غادر فيه كوسكو، اتصل بيلي بآدم راندال وسأله إن كان يريد العمل. وافق راندال، وأخبره بيلي أن يأتي إلى غلوسيستر بأقصى سرعة. عرّفه راندال وقتها إلى زوج أمه، الذي تفحّص المركب بعين وجلة، وساوره إحساس غامض مرعب مثلما حصل لكوسكو. وبالتالي رحل راندال. لذلك اتصل بيلي بديفيد سوليفان وصادف أن وجده في البيت. وافق سولي على المقترح بتردد، ووصل إلى الرصيف بعد ساعة تقريباً وقد

ألقى حقيبة سفره على ظهره. وهكذا فقد أبحر **أندريا غايل** وعلى متنه ستة رجال، طاقم كامل. لم يكن كوسكو يعرف هذا، كل ما كان يعرفه أن قراراً اتخذه في اللحظة الأخيرة منذ خمسة أسابيع قد أنقذ حياته.

في الوقت نفسه الذي اعترف فيه كوسكو بحظه السعيد لخفر السواحل، كان آدم راندال يجلس على أريكة في منزله الذي يقع في إيست بريدجووتر، ماساشوستيس، يستمع إلى نشرة أخبار المساء. في تلك الليلة الممطرة، عشية ذكرى الصالحين الأتقياء، كان راندال قد عاد إلى المنزل بعد أن اصطحب أطفاله إلى الخارج ليلهوا ويمرحوا. جاءت صديقته كريستين هانسين معه. كانت فتاة جميلة مكتنزة الجسم، وشقراء تمتلك سيارة رياضية وتعمل بائعة في أحد المتاجر. عُرضت الأخبار المحلية على شاشة التلفاز، وبثت القناة الخامسة تقريراً عن مركب اسمه **أندريا غايل** مفقود في مكان ما شرق جزيرة سابل. اعتدل راندال في كرسيه. «ذلك مركبي، يا عزيزتي». قال.

- «ماذا؟».

- «ذلك هو المركب الذي كان من المفترض أن أبحر فيه. هل تذكرين عندما ذهبت إلى غلوسيستر؟ ذلك هو المركب. **أندريا غايل**».

* * *

في غضون ذلك كله كانت أسوأ كارثة في تاريخ الحرس الجوي الوطني تكشف عن خباياها خارج السواحل. عند الساعة 2:45 بعد ظهيرة ذلك اليوم - وفي خضم عملية إنقاذ ساتوري - تلقى مركز القيادة الأول في بوسطن نداء استغاثة من بحّار ياباني يدعى ميكادو توميزاوا، كان على زورق يبعد مسافة 250 ميلاً عن ساحل جيرسي،

قال إن زورقه بدأ يغرق. أرسـل خفر السـواحل طائرة سـي 130، ثم أبلغوا حرس الجو بالأمر، عندئذ تأهب فريق إنقاذ من قاعدة سفولك الجوية في ساحل ويست هامبتون، لونغ إيلاند. غطى خفر السواحل كل شـيء يقـع خـارج نطـاق قدرة الإنقـاذ البحري، وهو المدى الذي تسـتطيع أن تبلغـه مروحيـة خفـر السـواحل إيتـش 3 بالوقود الذي في خزانها. أما إذا أرادوا الوصول إلى ما وراء ذلك - وزورق توميزاوا وراء ذلك حتماً - فينبغي عليهم الاستعانة بمروحية إيتش 60، والتي يمكـن إعـادة تزويدهـا بالوقـود وهـي في الجو. تحلـق مروحية إيتش 60 برفقة سي 130 التي تعتبر بمثابة محطة وقود مروحية، وكل بضع سـاعات يقترب الطيّار من جزئها الخلفي ويرسـل مسـباراً نحو أنابيب الوقـود التـي تمتـد مـن كل جنـاح. تعـدّ تلك مناورة صعبة لدرجة غير معقولـة وبخاصـة إذا تمـت فـي الأجواء الرديئـة، لكنها تتيح لمروحية إيتش 60 البقاء في الجو إلى زمن غير محدود تقريباً.

انهمك ضابط اتصالات حرس الجو بتنفيذ واجبه فور اسـتلامه نـداء الاسـتغاثة، اتصـل بطاقـم الإنقـاذ وطلب منهـم التجمع في غرفة العمليـات. التقـى طيّـار المروحيـة ديـف روفـولا بالطيـار المسـاعد الـذي يرافقـه فـي المهمـة، وكان طيـارو سـي 130 مجتمعين في غرفة مجـاورة وقـد نشـروا علـى طاولـة عريضة أمامهم خارطة ملاحة جوية للسـاحل الشـرقي. تدارسـوا نشرات الأنواء الجوية وتوصلوا إلى أنهم سيحتاجون إلى أربع مراحل للتزود بالوقود جواً، واحدة فور الانطلاق مـن السـاحل، وأخـرى قبـل البـدء بمحاولة الإنقـاذ، واثنتين في طريق العـودة. بينمـا كان الطيـارون يخططـون لنقـاط التـزود بالوقـود، دخل سبّاح إنقاذ يدعى جون سبيلين وآخر يدعى ريك سميث وتوقفا عند المدخل لاستلام معدات النجاة. تولى مسؤول التجهيزات إعطاءهما

ستر النجاة، وصداري القتال وما شابه ذلك. تستخدم صداري القتال من قبل رجال سلاح الجو الأميركي في أنحاء العالم، وهي تحتوي على أدنى قدر من المستلزمات - جهاز لاسلكي، ومشاعل ضوئية، وسكين، وأعواد ثقاب، وبوصلة - التي يحتاج إليها المرء للنجاة في أنواع مختلفة من البيئة. وضعا معداتهما في حقائب من قماش خشن وغادرا المبنى من باب جانبي، حيث التقيا بالطيارين في شاحنة كانت بانتظارهم. صعدوا جميعاً، وأغلقوا الباب بقوة، وانطلقوا عبر مدارج القاعدة.

كان فريق الإدامة قد توجه مسبقاً إلى المروحية، قطروها إلى خارج الحظيرة وملأوا خزانها بالوقود، بينما كان مهندس الطيران جيم ميولي يتأكد من سجل فحوصات الطيران ويلقي نظرة سريعة على المحرك والمراوح. كان يوماً دافئاً تخللته ريح معتدلة، وتمايلت شجيرات الصنوبر على المدرج المغطّى بالحصى وكانت طيور البحر تعبر جيئة وذهاباً من فوقهم على سماء ملبّدة بغيوم ثقيلة. حمل المظليون معداتهم إلى المروحية عبر بوابة القفز ومن ثم اتخذوا مقاعدهم في الجانب الخلفي منها، فوق خزانات الوقود تماماً. وثب الطيّار ومساعده إلى داخل مقصورة القيادة، أجريا فحوصات ما قبل الطيران، وسرعان ما هدرت المحركات. فجأة انبعثت الحياة في مراوح المروحية، زال عنها الارتخاء بفعل وزنها الثقيل، ولم تمضِ إلاّ لحظات حتى غدت المروحية محمولة في الجو بمن فيها، غطست مقدمتها قليلاً كأنها تحيي الصحراء التي رقطتها شجيرات الصنوبر. أطلّ روفولا برأسه على مديات شاسعة من الصحارى التي تمتد أمامه باتجاه الجنوب الشرقي وفي غضون دقائق معدودة اجتازتها مروحيته في طريقها نحو الأفق المتاخم للمحيط المفتوح. ونظر الطاقم إلى

الأسفل من خلال كوات مدورة، كان في وسعهم رؤية الأمواج وهي ترتطم بسواحل لونغ إيلاند. في كل اتجاه من الشاطئ، بقدر ما يصل إليه مرمى البصر، كان الزبد الأبيض يرسم حدوداً متموجة.

* * *

بحسب المفردات المهنية يمكن أن تصنّف محاولة تقديم المساعدة إلى توميزاوا على أنها مهمة تنطوي على مخاطرة متزايدة، ما يعني أن هناك ظروفاً جوية بالغة التعقيد وأشخاصاً معرضين للموت. لذلك يكون المنقذون على استعداد عالٍ للمجازفة بحياتهم من أجل إنجاز مهام عملهم. ويصف أفراد الطاقم الذين شاركوا فعلاً في مثل هذه الواجبات الصعبة طبيعة تلك المهام بكونها سريعة. أحياناً يقول الواحد منهم للآخر باستغراب: «يا للهول، كانت مهمة سريعة تلك التي نفذناها في الليلة الفائتة». بصورة عامة، فالسرعة تعتبر عاملاً حاسماً في مثل هذه الأمور، إنها في الواقع جوهر أي عملية للإنقاذ. ربما يقوم واحد من مظليي البحث والإنقاذ التابعين لحرس الجو - وهم يعتبرون بمثابة المعادل العسكري لغواصي وسبّاحي الإنقاذ التابعين لخفر السواحل - بست مهام إنقاذ سريعة في حياته كلها. يظل المظلي يتحدّث عن مغامراته تلك طوال عمره، يتدارسونها في مجالسهم، وفي بعض الأحيان يصل الأمر إلى أن يبقى الواحد منهم يحسد صاحبه على ذلك لسنوات.

أما في وقت الحرب، بطبيعة الحال، فتتّصف عملياتهم بالسرعة والإتقان إلى أقصى حدٍّ يمكن تخيله، لكنها تأتي في ظروف نادرة ومرعبة بحيث لا تسنح الفرصة لكل المظليين للاشتراك فيها. (يعتبر مظليو البحث والإنقاذ ميليشيا تابعة للدولة - أو بمعنى آخر أنها تموّل من قبل الدولة - لكنها أيضاً صنف من أصناف القوة الجوية.

تبعاً لذلك، يمكن استبدال الغواصين والسبّاحين في خفر السواحل بمظليين من القوة الجوية). في الفترات التي تفصل بين حرب وأخرى كثيراً ما يقوم أولئك المظليون أنفسهم بإنقاذ مدنيين تقطعت بهم السبل في أعالي البحار، فهم في إمكانهم الوصول إلى أي نقطة خارج مدى مروحية خفر السواحل إيتش 3. يعتمد هذا على طبيعة الجو، ويمكن أن تصل عملياتهم إلى مئتي ميل تقريباً عن السواحل. لكن، في زمن الحرب تتحدد مهام المظليين «بإنقاذ حياة المقاتلين الأميركيين على وجه الخصوص»، ويتضمن ذلك بصورة عامة القفز خلف خطوط العدو لانتشال طيارين سقطوا في الميدان. عندما يهبط طيارون في عرض البحر يكون لديهم جهاز للتنفس تحت الماء ضمن تجهيزاتهم. وفي حالة هبوطهم على الجليد لديهم فأس وكُلاّب لتكسير الجليد. أما إذا هبطوا في غابة فعندهم حبل للتعلق بالأشجار يبلغ طوله مئتي قدم. ليس ثمة أي مكان على الأرض لا يستطيع مظليو الإنقاذ الوصول إليه. «يمكنني تسلق قمة إيفرست بالمعدات الموجودة في حقيبتي». قال أحدهم.

يكون لدى غالبية أصناف القوات المسلحة نوع أو آخر من المظليين، لكن مظليي حرس الجو - ونظيرهم في القوة الجوية - هم الوحيدون الذين لديهم دائماً مهمة يؤدونها حتى في زمن السلم. في كل مرة يطلق فيها مكوّك إلى الفضاء الخارجي، تطير طائرة حرس الجو سي 130 من ساحل ويست هامبتون إلى فلوريدا للإشراف على الإجراءات المتخذة. ويذهب فريق إنقاذ من القوة الجوية أيضاً إلى أفريقيا لمراقبة بقية مسار المكوك. كلما احتاجت سفينة - من أي جنسية كانت - إلى المساعدة أو أرسلت نداء استغاثة خارج سواحل أميركا الشمالية يمكن أن يتم استدعاء حرس الجو. يقول رجل يوناني

كان ضمن طاقم سفينة شحن تحمل علم ليبيريا إنهم حين احتاجوا إلى المساعدة وجدوا مظليي الإنقاذ يهرعون إلى نجدتهم، مع أنهم كانوا على بُعد سبعمئة ميل وسط البحر. توجد قاعدة لحرس الجو في ألاسكا اعتادت أن تنتشل العديد من متدربي القوة الجوية في تلك الأصقاع، وقاعدتان في كاليفورنيا ولونغ إيلاند. إذا وقعت كارثة بعيداً عن السواحل يجري تشكيل فريق إنقاذ في القاعدة على جناح السرعة، يمكن أن تصبح المروحية في الجو خلال أقل من ساعة.

يتطلب الأمر ثمانية عشر شهراً من التدريب المضني المتواصل ليصبح المرء مظلي إنقاذ، وبعدها عليه أن يسدد الدين الذي بذمته إلى الحكومة، فيمضي أربع سنوات في الخدمة الفعلية، ويمكن أن يتلقى في أثناء ذلك من المحفزات ما يشجعه للاستمرار في الخدمة وتمديدها. (ينتشر نحو 350 مظلي إنقاذ في أرجاء البلاد، لكن تدريبهم يحتاج إلى وقت طويل وتكاليف باهظة بحيث إن الحكومة تواجه صعوبة في استبدال الأشخاص الذين تفقدهم كل سنة). في الأشهر الثلاثة الأولى من التدريب، يغربل المرشحون لهذا النوع من الخدمة من خلال اتباع أساليب قاسية وفظة في التعامل معهم. تصل نسبة من يتركون التدريب منهم إلى أكثر من تسعين بالمئة. في إحدى مراحل التدريب الميداني، يسبح فريق المتدربين مسافة 4000 ياردة في بحيرة، ثم يرمي المدرّب صافرته في الماء ويطلب منهم العثور عليها. عندها يتدافع عشرة رجال ويتقاتلون للفوز بها، من يتمكن من إخراجها أولاً والتصفير بها يخرج من البحيرة. يكون قد أنهى التمرين لذلك اليوم. يلوّح لهم المدرب بالصافرة من جديد، ثم يلقيها، وعلى التسعة الباقين أن يتقاتلوا عليها. ويستمر الوضع على ذلك المنوال حتى يبقى رجل واحد، ومصيره أن يستبعد من دورة مظليي البحث والإنقاذ. وفي

نوع آخر من التمارين يسـمى تحمّل البقاء تحت المياه، يشـارك اثنان من السباحين في تمرين الغوص بينما يسعى المدرّب إلى إغراقهما. إذا خرج رأس أي منهما إلى سطح الماء ليأخذ نفساً يطرد أيضاً من المدرسـة. «هناك أوقات نبكي فيها بالفعل». هكذا اعترف واحد من المظليين.

بعـد إنهـاء التدريـب التمهيـدي، يدخل الناجحـون مرحلة أخرى يتلقون فيها دروساً عملية في الغوص واستخدام جهاز التنفس تحت المـاء، والقفـز بالمظـلات، والسـقوط الحـر. إضافـة إلـى ذلك، يتعلم المظليـون تسـلق الجبـال، والبقـاء فـي الصحراء، ومقاومة اسـتجواب الأعـداء، والتملـص مـن المطـاردة، والوصـول إلى الهـدف ليلاً. تتبع تلـك المـدارس مناهـج قاسـية فـي سـعيها إلى اسـتخلاص النخبة من الأشخاص. في تمارين الغطس، على سبيل المثال، يربط المرشحون داخـل مروحيـة مخصّصـة لأغراض التدريب وتغطس بهم تحت الماء ثم تقلب رأسـاً على عقب، الأشـخاص الذين يتمكنون من الخروج منهـا بسـلام هـم الذيـن ينبغي أن يصبحـوا مظليين، أما البقية فينقذهم غواصون ينتظرون على ضفاف البحيرة.

مثل هذه المدارس تخدم كل الأصناف المقاتلة، ويجد المظليون المتخرجـون منهـا أنفسـهم يعملـون جنبـاً إلـى جنب مع فرق سـيلز[1] وذوي البيريات الخضر الذين ببساطة يحاولون أن يضيفوا عناصر إنقاذ من المياه إلى رصيدهم من المهارات. في حال فشل أحد الأشخاص في اجتياز دورات سـيلز فهو يذهب إلى البحرية، أما إذا فشـل مظلي إنقاذ فهو يستبعد من البرنامج كله. خلال مدة تصل إلى ثلاثة أو أربعة

(1) سيلز: وهي بالإنكليزية SEALs وتتكون من الأحرف الأولى للكلمات: البحر Sea والجو Air والأرض Land. م

أشـهر، يتحمّل المظلي فيها كل يوم أنواعاً لا تحصى من المجازفة، يكـون فـي كل يـوم قـاب قوسـين أو أدنـى مـن الطـرد. فإن تمكن من اجتياز كل تلك الاختبارات تبقى أمامه سنة كاملة تقريباً من العذاب: يتـدرب علـى العمـل في الإسـعاف الفوري، والمستشـفيات، وتسـلق الجبـال، والبقـاء فـي الصحـراء، والهبوط على الأشـجار في الغابات، والغـوص، ومنـاورات تعبويـة، وعمليـات جويـة. ولأنهـم يمكـن أن يكلفـوا بمهـام قتاليـة يشـترك مظليـو الإنقاذ أيضاً بمناورات عسـكرية. يهبطـون بالمظـلات فـي المحيـط ليلاً ومعهم زوارق مطاطية سـريعة، أو يغطسـون فـور هبوطهـم بالاسـتعانة بمعـدات التنفس تحت الماء. وينشرون من الغواصات فيسبحون إلى ساحل مهجور. يجري تدريبهم على إطلاق النار، والرمانات اليدوية، وبندقية أم 16، وبنادق ثقيلة ذات سـت سـبطانات. (تطلق هذه البنادق سـتة آلاف رصاصة في الدقيقة ويمكنها أن تقطع شـجرة). وأخيراً - حالما ينتهون من إتقان كل ما يتصوره المرء من مشـاهد ضمن سـيناريو المعركة - يباشـرون بتعلم القفز من ارتفاعات شاهقة، أو ما يسمونها تمارين هالو.

وتعنـي هالـو إلقـاء المظلييـن إلـى مناطـق معـارك سـاخنة حيث الانتشـار علـى ارتفاعـات منخفضـة يمكن أن يعرضهـم جميعاً للقتل. يعتبـر هـذا النـوع مـن الهبـوط بالمظـلات مـن الممارسـات الخارقـة لنواميـس الطبيعـة التـي مـن النادر أن يفعلها البشـر. يهبط المظلي من ارتفـاع ربمـا يصـل إلـى 40,000 قـدم؛ بحيـث إنـه يحتاج إلى وسـيلة تمكنه من التنفس. لكنه يترك الطائرة ومعه قنينة أوكسـيجين مربوطة إلى خصره، ومظلة على ظهره، وأخرى احتياطية على صدره، وحقيبة صغيـرة فيهـا معـدات طبيـة على فخـذه، ويحتضن بندقية أم 16 بيديه. يسـبح المظلي في ذلك الوقت على قمة طبقة التروبوسـفير، وكل ما

في وسـعه سـماعه هو التيار الذي يندفع وراءه نتيجة سـرعته. يكون على ارتفاع شاهق بحيث يبقى في حالة سقوط حر لدقيقتين أو ثلاث دقائق وبعدها يسحب حبل مظلته على ارتفاع ألف قدم أو أقل. بتلك الطريقة، يغدو من المستحيل تعرض المظليين للقتل.

* * *

حلقت مروحية إيتش 60 بهدوء نسبي لنصف الساعة الأولى من رحلتها، بعد ذلك اتصل روفولا لاسـلكياً بطائرة سـي 130 قائلاً إنه سـيأتي إليهـم للتـزود بالوقـود. تحتاج تلك المنـاورة إلى مئة وأربعين رطلاً من الضغط لإرسال آليات التعشيق إلى أنبوب التغذية - يسمى ذلـك بالمرسـاة - فيكـون علـى المروحيـة أن تقترب كثيراً من الطائرة الكبيرة الأخرى ضمن معدل سرعة ثابت إلى حدٍّ ما. استطاع روفولا أن يعشّق المرساة في محاولته الأولى، وسحب 700 رطل من الوقود، ومضى قاطعاً طريقه باتجاه الجنوب الشـرقي. هناك في الأسـفل، من مسـافة بعيـدة، كانـت الأمـواج تبـدو كالجبال التـي تعصف بها الريح، سلسلة لا نهاية لها من القمم الصدفية. كان رجال الإنقاذ في طريقهم إلى منطقة تشهد أسوأ نوع من الأجواء التي رأوها في حياتهم.

تنصّ قوانين الطيران التي تحكم مسار مروحية إيتش 60 على أنه «لا يسمح بالطيران ضمن الأجواء الدولية والاتجاه إلى مناطق يُعرف أو يتوقع أن تسودها ظروف مناخية مضطربة». كانت تقارير الأحوال الجوية التي أرسلت عبر الفاكس من قاعدة مكغواير الجوية في وقت مبكر من ذلك النهار قد أشارت إلى وجود اضطرابات جوية تتراوح من معتدلة إلى شديدة، الأمر الذي فسّره روفولا أنه يوفر له قدراً كافياً من الأمان يسمح له بإتمام مهمته. كانوا متدربين جيداً على مهام من شأنها إنقاذ الناس، وهذا هو اليوم الذي يحتاج فيه أحدهم إلى من ينقذ

حياته. بعد ساعة من الطيران وجد روفولا نفسه بحاجة إلى الوقود مجدداً، لكنه هذه المرة ثبّت المرساة في مكانها المطلوب بعد أربع محاولات، سحب 900 رطل من الوقود. وتباعدت الطائرة والمروحية عن بعضهما واستمرتا تمضيان حثيثاً إلى موقع توميزاوا.

وصلوا إلى مسرح الحدث بعد عشر دقائق، وقد غشيهم ظلام دامس. ارتدى سبيلين سترة الطيران ببطء، أراد ألاّ يعرق كثيراً، حاول أن يبقي جسمه جافاً قدر الإمكان. الآن جلس قرب الكوة يراقب ما كانت تفعله العاصفة. كانت هناك طائرة سي 130 تابعة لخفر السواحل على بعد خمسمئة قدم بينما بقيت طائرة التزود بالوقود التابعة للحرس الجوي الوطني تحوم على ارتفاع عدة مئات من الأقدام فوق المشهد. صارت أضواؤهم حين اقتربوا تدغدغ حشود الظلام بوهن. حام روفولا بالمروحية على ارتفاع منخفض وراء الزورق الشراعي، ثم انزلق مقترباً منه أكثر حتى أناره بأضوائه الغامرة، تسلل مخروط ضوئي من بطن المروحية مخترقاً الصواري والحبال. لم يصدّق سبيلين ما رأته عيناه: أمواج هائلة تزبد وترعد، ترتفع وتهبط في دائرة الضوء، بعضها بالكاد كان يخطئ الارتطام بهيكل المروحية. اضطر إلى أن يصرخ مرتين بأعلى صوته محذراً الطيّار من الارتطام بالأمواج التي تسعى إلى نهب المروحية من السماء.

عصفت الريح بضراوة إلى درجة أن حتى دوامات الهواء التي كانت تدفعها مروحة المروحية، وهي تقع عادة تحتها مباشرة، قد تراجعت إلى أربعين قدماً، على النحو الذي يحصل عندما تطير المروحية بسرعة ثمانين عقدة. بالرغم من ذلك، فلا يزال سبيلين يفترض أنه قادر هو وريك سميث على النزول بحبل إلى الزورق. لكن المسألة تلخصت في: ما الذي سيفعلانه بعدها؟ بدا الزورق كما

لو كان يتحرك بشكل سريع جداً بالنسبة إلى سبّاح يحاول اللحاق به، يعني ذلك أنه ينبغي انتشال توميزاوا من المياه، مثلما حصل مع طاقم ساتوري. لكن هذا يمكن أن يعرّضه لنوع مختلف من المجازفة. هناك نقطة معينة تصبح فيها عمليات الإنقاذ السريع أخطر من المراكب الغارقة. في الوقت الذي كان فيه سبيلين يفكّر في الخيارات المتاحة لتوميزاوا، قال مهندس الطيران جيم ميولي إن الشكوك تساوره بشأن انتشال شخص من المياه. الأمواج كانت تتصاعد على نحو أهوج بحيث إنها تربك أجهزة التحكم بالرفع، لن يكون من السهولة السيطرة على سلة الإنقاذ في حالة إلقائها على قمم تلك الأمواج. إذا علق شخص ما في أنشوطة من الحبال ومرّت موجة من تحته بسرعة فستقطعه إلى نصفين.

خلال عشرين دقيقة أبقى روفولا مروحيته تحوم فوق الزورق في الوقت الذي كان فيه أفراد طاقم الإنقاذ يحدقون من بوابة القفز، يتناقشون في ما يمكنهم القيام به. اتفقوا أخيراً على رأي ألا وهو أن الزورق يبدو في وضع جيد على المياه - إنه مستقر نسبياً وليس غاطساً كثيراً تحت السطح - وأي محاولة للإنقاذ يمكن أن تعرّض توميزاوا لخطر أكثر مما يواجهه الآن. عليه البقاء في مركبه. «سنفترق، أيها الشباب». قال لهم روفولا: «سنبدأ بهذه المهمة». واتصل روفولا بطيار سي 130 فأخبره بقرارهم، وتولى هذا تحويل الرسالة إلى الزورق الشراعي. كان توميزاوا يبدو يائساً فقال إنهم ليسوا مضطرين إلى إنزال الرجال إلى المركب أبداً، يمكنهم فقط إنزال السلة إليه وهو يتدبّر أمره. «كلا، تلك ليست هي المشكلة». أجابه بوشور: «لسنا نبالي بالنزول إلى المياه؛ لكننا لا نعتقد أن عملية الإنقاذ ستكون ممكنة».

تراجع روفولا بمروحيته وأسقطت سي 130 طوفي نجاة مربوطين

بحبـل طولـه ثمانمئـة قـدم، وذلك لاسـتخدامهما فـي حالة بدأ زورق توميزاوا بالغرق، ثم استدارت الطائرتان عائدتين إلى القاعدة. (بالتالي تم إنقاذ توميزاوا من قبل سفينة شحن رومانية). بعد عشر دقائق من بـدء رحلـة العـودة اقتـرب روفولا من الطائـرة الأخرى للتزود بالوقود للمرة الثالثة، ارتطم مسـباره بالمرسـاة على الفور وأخذ 1,560 رطلاً مـن الوقـود. سـيحتاجون إلـى التـزود بالوقـود مـرة أخـرى مـن أجل الوصول إلى السـاحل. اسـتقر سـبيلين على مقعده في الجانب الأيسـر من المروحية بينما كان يحدق إلى المحيط تحتهم بألف قدم. لو لم يتكلم ميولي ربما كان هو وريك سميث الآن يسبحان هناك، محاولين بجهد الرجوع إلى سلة الإنقاذ. ربما كانا قد ماتا. في ظروف مثل هذه، من النادر أن يخلو الهواء من مياه تندفع في كل الاتجاهات بسـرعة عاتية بحيث يغرق السباحون ببساطة وهم يحاولون التقاط أنفاسهم.

***

بعـد ذلـك بأشـهر، عندمـا جمـع الحـرس الجـوي الوطنـي نتف القصـة المتفرقـة مـع بعضهـا بعضـاً توصل المحققون إلى تحديد تلك الثغـرات التـي كانـت قـد تطورت ضمن شـبكة من الإجراءات المهيأة لدعم وإسناد مهمة إنقاذ ذات خطورة متزايدة فوق المياه. في لحظة مـن اللحظـات كانـت تتوفـر معلومات ضرورية لإبقاء مروحية روفولا تحلق في الجو، لكن تلك المعلومات لم تكن تمرّر بصورة صحيحة خـلال السـاعة الأخيـرة مـن رحلـة روفولا. خـلال مرات عدة من كل يوم، وسـواءً أكانت هناك مهمة أم لا، ترسـل قاعدة مكغواير الجوية في نيو جيرسي عبر الفاكس آخر ما لديها من نشرات الأحوال الجوية إلى قاعدة سفولك الجوية للاستفادة منها في وضع خططها لمسارات الطيران. حين تخطط قاعدة سفولك للقيام بمهمة صعبة ربما اتصلوا

هاتفياً أيضاً بقاعدة مكغواير لتحديث معلوماتهم في هذا الشأن، وهي معلومات مستمدة على الفور من الأقمار الاصطناعية. ولدى الشروع بتنفيذ المهمة فهناك شخص واحد - وهو طيّار سي 130 عادة - يكون مسؤولاً عن متابعة آخر المعلومات عن الجو، ومن ثم تحويلها إلى جميع الطيارين المشاركين في المهمة. إذا احتاج ذلك الطيّار إلى مزيد من المعلومات يتصل بقاعدة سفولك ويستفسر عنها. من دون ذلك فإن تلك القاعدة لا تتابع هذه المسألة بصورة فعالة. لم يكن لديهم، وبحسب كلمات المحققين في الحادثة، عنصر المبادرة في تنفيذ واجباتهم.

في حالة روفولا بالذات، كانت لدى قاعدة مكغواير الجوية معلومات حديثة تلقتها من الأقمار الاصطناعية أظهرت وجود حزمة كثيفة من الأمطار في طريقها إلى تلك المنطقة البعيدة عن لونغ إيلاند بين الساعة 7:30 و8:00 مساء، في الوقت الذي كان فيه روفولا على وشك الرجوع إلى سفولك. وبالرغم من ذلك فقد اتصلت قاعدة سفولك بقاعدة مكغواير لتحديث معلوماتها، لأن طيّار سي 130 لم يطلب ذلك على الإطلاق، ولم تتطوع قاعدة مكغواير من جهتها أن تزودهم بالمعلومات لأنهم ببساطة لا يعلمون بوجود مروحية تابعة لخفر السواحل في تلك الأماكن منذ البداية. لو عرفوا ذلك لكانوا قد حذروهم أن مروحية روفولا تتخذ مساراً خطراً، وكان في وسعه أن يتفادى هذا الأمر بالطيران لخمس عشرة دقيقة غرباً. لكن الذي حصل أنه كانت آخر المعلومات التي لدى طيار سي 130 من قاعدة سفولك عن حالة الجو عبارة عن تقرير يبلغه بضرورة أن يكون سقف طيرانه 8,000 قدم، وأن مدى الرؤية يبلغ خمسة عشر ميلاً، والريح حادة ذات مستوى منخفض. وكان قد تولى تمرير تلك المعلومات إلى

روفولا، الذي - بعد أن ترك أسوأ ما في العاصفة وراءه - تصوّر أن من المعقول تحسّن الظروف الجوية ليس إلاّ خلال طيرانه غرباً. كل ما عليه أن يتزود بالوقود قبل أن يخترق جبهة تلك الريح الحادة التي قيل له إنها تعترض المجال الجوي. كانوا جميعاً غير مصيبين.

كانت حزمة الأمطار في الواقع تشكل غلافاً سميكاً من السحب يبلغ عرضه خمسين ميلاً، وطوله ثمانين ميلاً، وسمكه 10,000 قدم. تلك الحزمة الجبّارة كانت تجرجر نفسها بتثاقل نحو منخفض جوي يحتل مكاناً في الربع الشمالي الغربي من دائرة العاصفة؛ وكانت سرعة الريح تبلغ خمساً وسبعين عقدة وكان مدى الرؤية صفراً. أظهرت صور الأقمار الاصطناعية أن حزمة الأمطار كانت تتأرجح عبر ممر طيران روفولا كأنها بوابة فولاذية تنغلق فيصدر عنها صوت ارتطام مروع. عند الساعة 7:55، اتصل روفولا بطيّار سي 130 لتأكيد التزود بالوقود، ورد عليه الآخر أنه تلقى ذلك وأنهى المكالمة. كان من المخطط أن يجري التزود بالوقود بعد خمس دقائق، أي عند الساعة الثامنة تماماً. وعند الساعة 7:56، كان الاضطراب الجوي يلملم زخمه أكثر من السابق. "دعنا ننتهي من هذا!". اتصل روفولا من جديد بطائرة الوقود. وعند الساعة 7:59 ضغط على زر تحرير المسبار، وأرسله إلى الأمام قليلاً، وتحرّك إلى وضع يتيح له التعشيق. ومن ثم ارتطم المسبار بالمرساة بنجاح.

كانت الريح الرأسية على جبهة حزمة الأمطار قوية جداً إلى حدٍّ أن المروحية بدت مشلولة في مكانها. لم تكن لدى روفولا أدنى فكرة عن الموقف الذي انتهى إليه، كل ما عرفه، أو بالأحرى تصوّره، أنه كان يسيطر على المروحية. أصبح الطيران مسألة قوة مادية أو دقة مخادعة، تمسّكت يده بعصا القيادة، وانحنى ليحدّق إلى حجاب المطر الذي

يدمدم على الزجاج الأمامي الواقي. كانت مؤشـرات أجهزة التحكم بالطيـران تتراقـص فـي المقصـورة، وجهـاز الطيّـار الآلي بـدا مختلاً. اصطفّ روفولا إلى جانب طائرة الوقود وجرّب أن يصيب المرساة، لكن مروحيته كانت تتمايل بعنف حتى إن محاولاته أضحت مثل سهام طائشة؛ إصابة الهدف الآن مسألة حظ ليس إلاّ. وفقاً للمفردات التقنية، كانت مروحية روفولا تقوم بأشياء غريبة «من دون أن تُعطى لها أوامر من قِبل أجهزة التحكم»، أما إذا اعتبرناها كائناً حياً فهي كانت أشـبه بخفاش تحاول السـماء الإيقاع به فتضربه بكرات من اللهب. حاول روفولا أن ينخفض ثلاثمئة قدم - «على الحافات المثلمة للسحب»، مثلمـا قـال - وإلـى ارتفـاع 4,500 قـدم، لكنـه لم يسـتطع العثور على جو صاف. كان مدى الرؤية رديئاً إلى حدٍّ أنه حتى مع نظارة الرؤية الليلة، بالكاد كان في وسـعه تمييز أضواء جناح طائرة الوقود أمامه. كانـوا تمامـاً علـى رأس ذلـك الوحش الهائـج، الاضطراب الذي ورد ذكره في نشرات الأنواء الجوية، أخطأ روفولا عدة مرات في الوصول إلى مرسـاة الوقود، وتصوّر سـبيلين أنهم على وشـك أن يقتلعوا دفة الطائرة من مكانها.

كان روفولا قد حاول عشرين أو ثلاثين مرة التعشيق في مرساة الوقـود - إنهـا محـاولات تتطلـب تركيـزاً مرهقـاً - عندما اتصل طيّار سي 130 به قائلاً إن عليه إطفاء المحرك رقم واحد. كان مؤشر ضغط الزيـت يتذبـذب بجنـون وهـم يجازفون باحتراق المحـرك. بدأ الطيار باتخاذ إجراءات إطفاء المحرك على الفور، وعلى حين غرة ارتدّ أنبوب التزود بالوقود الموجود إلى جهة اليسار وراح يتراقص كالأفعى. كان إطفاء المحرك قد أدى إلى تعكير دفق الهواء حول الجناح، وفشلت آلية البكرة الدوارة في التعشـيق بسـبب وجود رخاوة كبيرة. نشـأ عن

ذلك ما يعرف بارتداد غير مسيطر عليه. أنهى الطيّار إطفاء المحرك، وطلب من روفولا أن يعاود المحاولة، ومن ثم مدّ الأنبوب. اقترب روفولا بالمروحية أكثر وعندها اكتشف وجود خلل ما. رأى المرساة تبدو مثل مظلة صغيرة، لقد انفتحت مفاصلها فصار الهواء يعبث بها، الآن كان الأنبوب ينتفض بعفوية خلف الطائرة. تحطمت مرساة الوقود بعد خمس وأربعين دقيقة من المحاولات الفاشلة.

قال روفولا لطيّار سي 130 إن المرساة اليسرى معطلة، فما عليهم إلاّ التحوّل إلى الجانب الآخر. في مثل هذه الظروف يكون التزود بالوقود من مرساة في الجهة اليمنى أشبه بكابوس فظيع، إنها مناورة محفوفة بالمخاطر. مسبار المروحية يمتد أيضاً من يمين مقصورة الطيّار، لذلك على الطيار أن يقترب أكثر من السابق من هيكل الطائرة الأخرى من أجل أن تنجح العملية. جرّب روفولا الاقتراب من المرساة اليمنى فأخطأ الهدف، وأتى مجدداً، وأخطأ أيضاً. الأسلوب الاعتيادي الذي يتبع هنا يتمثل بمراقبة الجنيحات وهي تتحرك على جناح طائرة الوقود، وبالتالي تخمين المكان الذي تتجه إليه المرساة، لكن الرؤية في ذلك الوقت كانت مشوشة، حتى إن روفولا لم يتمكن من رؤية الجنيحات القريبة، بالكاد كان قادراً على تمييز مقدمة مروحيته. أجرى روفولا بضع مناورات أخرى للتعشيق في المرساة، وفي محاولته الأخيرة اقترب بشكل سريع، فأخطأ الجناح، وفي الوقت الذي عاد فيه إلى وضعه الاعتيادي كانت طائرة الوقود قد اختفت. تلاشى أي أثر لطائرة سي 130 الضخمة في فوضى السحب والعواصف والأمواج. كانوا على ارتفاع 4,000 قدم وبلغ مدى الرؤية صفراً، ولديهم من الوقود ما يكفي لعشرين دقيقة تقريباً، بعدها ليس أمامهم من سبيل سوى السقوط. إما أن يستمر روفولا في البحث عن

الطائرة المنقذة المختفية، أو يحاول الانخفاض إلى مستوى البحر بينما لا يزال لديه قليل من الوقود. ولكن ما الذي سيفعله هناك؟

- "إنني أخطط لهبوط اضطراري على سطح الماء". أخبر طاقمه: «سنهبط ما دمنا قادرين على ذلك». ثم نكّس ديف روفولا مقدمة المروحية وبدأ يتسابق مع مؤشر الوقود متجهاً إلى البحر.

راقب جون سبيلين ما يجري وهو جالس بسكون على مقعده قرب الكوة، لم يصدّق ما سمعته أذناه، كأنه سمع الحكم يصدر عليهم بالإعدام. «طوال مهنتي هذه كنت دائماً أتقن السيطرة على الأشياء، لم يفلت من قبضتي شيء إلاّ نادراً». قال سبيلين وهو يحاور نفسه: «لكنني الآن، وعلى حين غرة، أجد نفسي إزاء مخاطرة محكوم عليها سلفاً بالفشل. ليس لدينا وقود، سينتهي بنا المطاف إلى المحيط الهادر، هو الذي سيتولى أمرنا بعد الآن. إنني أعرف ما هي الفرص المتوفرة لأن ينقذنا أحد، تكاد تكون معدومة فعلاً. كنت قد شاركت في مهام إنقاذ لا تعدّ ولا تحصى، وأعرف الآن أنه لا يمكن العثور على أي شخص في مثل هذه الفوضى، فما بالك بانتشالهم! إننا هنا من أفضل المحترفين لهذه المهنة في العالم، لدينا أفضل التجهيزات، تلقينا أفضل أنواع التدريب. لم نستطع أن ننفذ عملية إنقاذ منذ قليل، والآن ها نحن نواجه الموقف نفسه. يبدو ذلك شيئاً مؤسفاً حقاً. إنه شيء لا يُصدّق وينبغي ألا يحصل».

بينما كان روفولا في حالة طيران أعمى يخترق السحب القاتمة باتجاه المحيط أطلق الطيار المساعد بوشور نداء الاستغاثة على تردد طوارئ الحرس الجوي الوطني ومن ثم اتصل بقارب تامارو، وكان هذا يبعد عنهم مسافة خمسة عشر ميلاً نحو الشمال الشرقي. أخبرهم بنفاد وقودهم وأنهم على وشك الهبوط اضطرارياً على المحيط. أمر

القبطان برودنيكي أن تضاء الأنوار الكاشفة لتامارو! على الفور وتوجّه نحو السماء وذلك حتى تتمكن المروحية من إعطائهم الاتجاه، لكن بوشور قال إنه لا يستطيع أن يرى شيئاً. «حسناً، ابدأوا بالتوجه إلينا». قال مشغل اللاسلكي في تامارو!. «ليس لدينا وقت، إننا نهبط الآن». أجابه بوشور. تلقى ضابط خفر قاعدة سفولك الجوية جيم مكدوغال، في وقت متزامن، اتصالاً لاسلكياً من روفولا يعلمه بشأن الهبوط الاضطراري ومكالمة هاتفية من زوجة سبيلين، التي أرادت أن تعرف أخبار زوجها. لم تكن لديها أدنى فكرة عن المشكلة، وصادف أن اتصلت في لحظة غير مواتية. دهم مكدوغال ذعر مباغت من ذلك التزامن الغريب بحيث لم يرد عليها. عند الساعة 9:08، تلقى خفر السواحل في بوسطن مكالمة تفيد أن هناك مروحية تابعة لحرس الجو على وشك السقوط في المحيط وكتب الضابط الذي رد عليها بخط متعثر في سجل الحوادث: «مروحية وطائرة سي 130 في طريقهما إلى قاعدة سفولك. فشل التزود بالوقود بسبب انعدام الرؤية. ربما تضطر المروحية إلى هبوط اضطراري. كم ستبقى في الجو؟ من 20 إلى 25 دقيقة. انتهى». عندها أبلغ قاعدة كيب كود الجوية، حين كانت كارين سمبسون تتحدث مع الرجال الذين أنقذوا حياتها.

أخيراً، اخترق روفولا ستار السحب، كان على ارتفاع لا يتجاوز مئتي قدم فوق المحيط. بقي يحوم قليلاً وهو يقلب كراسة جيب تتضمن الحالات الاضطرارية التي يمكن أن يواجهها الطيّار، بحث عن صفحة الهبوط الاضطراري على المياه، تذكر أنه قد قرأ فيها أن على أفراد الطاقم التهيؤ لمغادرة المروحية. كانوا قد تمرنوا على هذا عشرات المرات، لكن الأمور كانت على نحو سريع بحيث صارت الإجراءات الروتينية عديمة المعنى. كان جيم ميولي يواجه صعوبة

في الرؤية من خلال الضوء الواهن داخل المقصورة، لم يتمكن من تحديد مكان عتلة تحرير طوف النجاة الذي يتسع لتسعة رجال. وعندما وجدها لم يكن قد بقي لديه وقت ليرتدي سترته المطاطية. صاح روفولا مرات عديدة بميولي طالباً منه أن يقرأ له تعليمات الهبوط الاضطراري، لكن ميولي كان مشغولاً فلم يسمع نداءه، لذلك وجد روفولا نفسه مضطراً إلى تنفيذ الإجراءات معتمداً على ذاكرته. من بين الأشياء المهمة جداً التي وردت في الكراسة أن على الطيار قذف باب المروحية باستخدام عتلة خاصة، لكن روفولا كان يعمل وحده ولم يستطع رفع يديه عن أجهزة التحكم بالمروحية. بحسب المصطلحات العسكرية أصبح مشبّعاً بالإجراءات. وبقي الباب موصداً.

بينما كان روفولا يحاول السيطرة على المروحية وهي تحوم فوق المحيط، كان المظليون يجمعون معدات النجاة. علق سبيلين قربة الماء على كتفه والتقط طوف نجاة صغير يتسع لشخص واحد وفكّ شريطه. أما جيم ميولي، الذي تمكن أخيراً من تحرير طوف النجاة الكبير، فقد دفعه قرب باب القفز وانتظر صدور الأمر بالقفز. وجثم ريك سميث بعد أن لملم معدات النجاة عند الباب الآخر وهو ينظر من الجانب. في الأسفل كان المحيط يجيش وينتفض بلا هوادة فلم يتمكنوا حتى من تمييز الفرق بين الأمواج والأغوار، كل ما كانوا يعرفونه أنهم سيقفزون عن ارتفاع ثلاثمئة قدم. ومهما كان ذلك شيئاً مرعباً فإن فكرة البقاء في المروحية أسوأ بكثير. ستسقط المروحية في المحيط في أي لحظة، وما من أحد من الطاقم يريد أن يكون في مكان قريب منها حين تسقط.

على ديف روفولا فقط أن يبقى على متنها، لأنه طيّار فمن واجبه أن يحرص على ألاّ تسقط المروحية على بقية أفراد طاقمه.

كانـت فـرص نجاتـه بينمـا بـاب الهرب من مروحيته لا يزال في مكانه تكاد تكون تافهة، لكن تلك ليست هي المسألة المهمة. تشير كراسة الإجراءات في حالة الهبوط الاضطراري إلى ضرورة القيام بأمر محدد، إجراء يمكن أن يضمن نجاة أكبر عدد من الأشخاص. لقد أهمل ميولي أن يلبس سترة نجاته هو أيضاً، وذلك عمل انتحاري بشكل أو بآخر، لكن لم تكن لدى الرجل فرصة ليفعل هذا. كان من واجبه أن يشرف على الاستعداد لهبوط آمن، ولو توقف للبس سترة النجاة فلن يكون طوف النجاة الكبير جاهزاً. قفز بلا سترة نجاة.

عند السـاعة 9:30، اشـتعلت النار في المحرك رقم واحد، كان في وسـع سـبيلين سـماع التوربين يفرقع. ظلوا يحومون على ارتفاع منخفـض لأقـل مـن دقيقـة. صـاح بهـم روفولا: «المحـرك رقم واحد توقف! اقفزوا! اقفزوا!». وكان المحرك الثاني أيضاً قد بدأت تتصاعد منـه ألسـنة اللهـب. مـن الناحيـة النظريـة، ينبغي أن يحتـرق المحركان في الوقت نفسـه. وهذا ما حصل. وهكذا انتهى كل شـيء. وسـقطت المروحية.

قـذف ميولـي طـوف النجـاة من الباب الأيمن وراقبه وهو يهبط، بعبارة أخرى، كان الطوف يسقط إلى الهاوية. كانوا على ارتفاع كبير بحيث لم يرَه يرتطم بالماء، فلم يجرؤ على القفز وراءه. من دون أن يخبر أي شـخص قرر أن يحظى بفرصه للنجاة من المروحية. كانت بروتوكولات الهبوط الاضطراري تحتم أن يبقى الطيّار المساعد بوشور أيضـاً فـي المروحيـة، لكـن روفـولا أمـره بالقفز لأنه افترض أن فرص بوشور في النجاة ستكون أكبر. سحب بوشور عتلة قذف الباب لكنه لم يقتلع من الهيكل، لذا فتحه بإحدى يديه ووقف على دواسة الأقدام. نظر مجدداً إلى مؤشر الارتفاع، والذي كان يشير إلى عشر أقدام تقريباً،

وأدرك أن توقيت قفزه من المروحية يعني الفرق بين الحياة والموت. كرر روفولا أمره بالقفز، وانتزع بوشور أسلاك الاتصال الداخلي من خوذته وأنزل نظارة الرؤية الليلة على عينيه. الآن صار في وسعه أن يراقب الأمواج وهي تفور من تحته على الضوء الأخضر الباهت. حدد قمة موجة هائلة، استنشق نفساً عميقاً، وقفز.

كان سبيلين في تلك الأثناء يلتقط بعض معدات النجاة مستغلاً الوقت حتى اللحظة الأخيرة. «لم أكن مذعوراً بقدر ما كنت قلقاً». قال: «قبلها بأربعين دقيقة كنت مذعوراً حقاً، كنت أفكّر في كل الاحتمالات، لكنني في نهاية الأمر وطّدت عزمي. لقد اتخذ الطيار قراره بالهبوط، وذلك قرار خطير الشأن. كم بلغ عدد الطيارين الذين نفد لديهم الوقود في العشرين دقيقة الأخيرة من الرحلة خلال محاولتهم التعشيق بالمرساة؟ بعدها يسقط المرء من السماء والكل يموت».

بدت المروحية هادئة بشكل غريب بعد توقف محركاتها. والمحيط تحتها، بحسب كلمات طيار آخر، ظهر وكأنه أرض القمر. تضاريس محفورة بعمق ومشحونة بالغضب تشوّه الريح منظرها. رأى سبيلين رفيقه ريك سميث واقفاً عند الباب الأيمن وقد اتخذ وضع القفز، تحرك نحوه. «أنا واثق أنه كان يقيس حجم الأمواج». قال سبيلين: «أردت وقد استبد بي اليأس أن ألتصق به، أكون معه. تمنيت فقط أن أجلس قربه، أضع ذراعي حول كتفيه، لكنه قفز. لم يكن لدينا متسع من الوقت لنقول شيئاً، يريد الواحد منا أن يودّع الآخر، يريد أن يفعل الكثير من الأشياء، لكن ما من وقت لكل ذلك. ذهب ريك، وبعدها بفترة قصيرة لحقت به».

وفقاً لأقوال الناس الذين نجوا بعد الهبوط من أماكن مرتفعة،

فإن تأثير تسارع الجاذبية يكاد يجعل القلب يتوقف عن النبض، حتى إن ذلك يشبه، بحسب قولهم، إصابة المرء بقذيفة مدفع. يهبط الجسم بسرعة تتزايد بمعدل عشرين ميلاً في الساعة لكل ثانية يمضيها في الجو، وخلال هاتين الثانيتين تزيد السرعة إلى أربعين ميلاً في الساعة، وهكذا، إلى أن تصل السرعة إلى مئة وثلاثين ميلاً. عند تلك النقطة تكون مقاومة الهواء مساوية لقوة الجاذبية، ويقال إن الجسم قد وصل إلى سرعة نهائية. ربما يكون سبيلين قد سقط عن ارتفاع ستين أو سبعين قدماً، واستغرق ثانيتين ونصف الثانية من التسارع. سقط في الظلام من دون أدنى فكرة عن الزمن الذي سيستغرقه أو الموقع الذي سيرتطم به. بقيت لديه ذكرى باهتة أنه قد ألقى طوفه الصغير، وذكرى عن جسده وهو يتخلى عن موقعه، وكان وقتها يفكر: يا الله، يا له من طريق طويل للأسفل. ومن ثم تحوّل كل شيء إلى فراغ.

* * *

جون سبيلين رجل له ملامح مألوفة ربما توقع المرء أن يجدها لدى ممثل من هوليوود يلعب دور مظلي إنقاذ، أو يلعب دور جون سبيلين، في الواقع، عيناه بلون حجر كريم أزرق، من دون أي أثر للصلابة أو اللامبالاة، وشعره قصير تتخلله لمسات رمادية. كان يمضي جُلّ وقته مع أصدقائه، لا يعرف معنى الخوف، واثقاً من نفسه، لكن ليس إلى حدِّ الغرور. تأتي ابتسامته بسرعة خاطفة وبطريقة عفوية وبإتقان، بحيث إنها كانت تنقل تعبيرات وجهه من تفصيل إلى آخر، من وجهة نظر إلى أخرى، حتى لا يبقى ثمة المزيد مما يمكن أن يقال. روح الفكاهة لديه تعبّر عن نفسها بنفسها، كأنها فكرة تأتي في وقت متأخر، وبذلك فهو يبدو مثيراً للدهشة بالنسبة إلى الجميع حتى إلى نفسه. كان طويل القامة بشكل ملفت للنظر، وبنيته معتدلة متناسقة،

ذات مرة ركض مسافة أربعين ميلاً بلا توقف، كان يبدو رجلاً قد فقد منذ أمد طويل الحاجة إلى تحسين صورته أمام الآخرين.

نشأ سبيلين في مدينة نيويورك وانضمّ إلى القوة الجوية عندما كان في السابعة عشرة من عمره لمدة أربع سنوات، ثم انتقل إلى الحرس الجوي الوطني، الذي ذاع صيته في أنحاء العالم، وعمل كمظلي إنقاذ. بعد سنوات من الخدمة الفعالة في حرس الجو التحق بأكاديمية الشرطة، وخدم بصفة غطاس لدى شرطة نيويورك. كان لثلاث سنوات ينتشل الأجساد من السيارات الغارقة ويستخرج الأسلحة من نهر إيست، وأخيراً قرر الرجوع إلى مدرسة المظليين. حصل على شهادة في الجيولوجيا - «كنت أريد أن تطأ قدماي قمم الجبال» - لكنه وقع في الغرام بدلاً من ذلك، وانتهى به الأمر إلى الانتقال إلى قاعدة سفولك ليكرّس كل وقته للعمل كمظلي إنقاذ. كان ذلك سنة 1989. عندما بلغ الثانية والثلاثين من عمره كان واحداً من أكثر الرجال خبرة وسط مظليي الإنقاذ في البلاد كلها.

قبل أن يرتطم جون سبيلين بمياه المحيط الأطلسي كان يهبط بسرعة خمسين ميلاً في الساعة تقريباً. تعتبر المياه العنصر الوحيد الذي يبدي أكبر قدر من المقاومة كلما ارتطمت به، في مثل تلك السرعة ربما صار سطح المياه كأنه الإسمنت. تكسّرت ثلاث عظام في جسم سبيلين في ذراعه اليمنى، وعظم في ساقه اليسرى، وأربعة أضلع في صدره، وتضرّرت كليته، وانسحق البنكرياس. كانت زعانف بذلة الغوص، والطوف الصغير، وقربة الماء قد تناثرت كلها بعيداً عنه. لم يبقَ سوى القناع الذي كان يضعه على وجهه وقد أمسك شريطه بفمه، بقي في مكانه الذي يفترض أن يكون فيه. لا يتذكر سبيلين لحظة الاصطدام، ولا يتذكر اللحظة التي أدرك فيها للمرة الأولى أنه

في المياه. تلاشت ذاكرته بين لحظتي السقوط والسباحة، لا شيء بينهما. استوعب أنه كان يسبح، ذلك كل شيء استوعبه. لم يعرف من يكون، ولماذا هو هنا، أو كيف وصل إلى هناك. لم يكن لديه ماضٍ ولا مستقبل؛ فقط وعي بالليل المدلهم وسط البحر.

عندما كان سبيلين يعالج الجرحى خارج السواحل، فقد كان مدى وعيهم من أول الأشياء التي يوليها أهمية. يُعرف أعلى مستويات الوعي بالمرحلة الرابعة من اليقظة وإدراك الزمن. هذه المرحلة تصف حالة كل شخص في المواقف اليومية الاعتيادية. إنهم يعرفون من يكونون، أين هم، ما الوقت، وما الذي حدث للتو. إذا تلقى المرء ضربة على الرأس فأول شيء يفقده هو الحوادث التي حصلت في اللحظات الأخيرة، المرحلة الثالثة من اليقظة وإدراك الزمن، وآخر شيء يفقده المرء هويته. الشخص الذي يفقد كل مستويات الوعي الأربعة، حتى هويته، يقال إنه قد وصل إلى المرحلة صفر. حين استيقظ جون سبيلين في المياه من غيبوبته كان يقظاً، لكن إدراكه للزمن كان صفراً. تقلّص استيعابه للعالم فأضحى لا يدرك شيئاً سوى أنه موجود، لا أكثر ولا أقل. في وقت متزامن مع ذلك، أدرك أنه يعاني من آلام مبرّحة. طوال مدة طويلة، كان ذلك كلّ ما عرفه. إلى أن رأى طوف النجاة.

ربما كان سبيلين يقظاً مع أن إدراكه للزمن كان صفراً، لكنه عرف أن السباحة ستقوده إلى طوف النجاة حين رآه. لقد دفعه إليه جيم ميولي، مهندس الطيران، وانتفخ الطوف أوتوماتيكياً حالما ارتطم بالماء. الآن كانت الأمواج تتقاذف الطوف هنا وهناك، ويطفو على قممها، بالكاد كان يستقر على السطح، لأن ما من سطح تسمح به ريح سرعتها سبعون عقدة. «حاولت أن أمدّ إليه يدي بقدر ما استطعت، اقتربت منه قليلاً، اعترضت سبيله، وتعلقت بجانب منه». قال سبيلين:

«كنت أعرف أنني في المحيط، وأنني في وضع يائس، وقد تعرّضت للإصابة. لم أعرف أي شيء آخر. عندما تعلقت بالطوف حدث أن بدأت الذكريات تعود إليّ. كنا نؤدي مهمة، نفد وقودنا، قفزت إلى المحيط، لست وحدي».

بينما كان سبيلين عالقاً وسط الأمواج بعيداً عن الطوف هبّت ريح فقلبت الطوف. في لحظة ما كان سبيلين غاطساً في الماء وهو يحاول أن يتذكر من يكون، وفي اللحظة التالية يرتفع عالياً ويغدو نصفه الأعلى ناشفاً. في تلك اللحظة الأخيرة أحس أنه في حال أفضل. كان يتمدد على قاع بلاستيكي متموج، يحاول أن يخمّن خطورة الطعنات التي تلقاها في صدره - تصوّر أن رئتيه قد ثقبتا - عندما سمع أشخاصاً يصيحون من بعيد. انحنى وأشار بضوء مصباح الغطس باتجاههم، وفي اللحظة التي تساءل فيها عن الطريقة التي يحييهم بها - أياً كانوا - قلبت العاصفة الطوف من جديد. غطس سبيلين في البحر. تعلق بحبل الأمان، ولهث ليلتقط أنفاسه وهو يلفظ ماء البحر من فمه، وبعدها انقلب الطوف للمرة الثالثة. الآن صار سبيلين يتقلب حول نفسه في الماء مرة تلو أخرى. عاد إلى داخل الطوف، تمدد كأنه نسر ينشر جناحيه في القاع، وعندها انقلب الطوف للمرة الأخيرة. غطس سبيلين في الماء، ثم ارتفع، في هذه المرة كان يمسك بحقيبة نايلون اتضح في ما بعد أنها تحتوي على نصف دزينة من البطانيات الصوفية. طفت الحقيبة، وتشبث بها سبيلين وأخذ يراقب الطوف يبتعد كأنه عربة يدوية تتدحرج على سفوح الأمواج. أدرك كم كان وحيداً، تركوه يموت وحيداً في البحر.

- «بعد أن فقدت الطوف وجدت نفسي وحيداً وأيقنت أن فرصتي الوحيدة في النجاة هي أن أحاول الصمود أطول وقت ممكن حتى

تنجلي العاصفة». قال: «ليس هناك أي احتمال أن يتمكنوا من الوصول إلينا. منذ قليل سقطت مروحية كانت بحالة سليمة تماماً، وأعرف أن رفاقنا هم الوحيدون الذين سيأتون لإنقاذنا، لكنهم لا يستطيعون أن يفعلوا ذلك الآن. ليس في إمكانهم إعادة التزود بالوقود. حين أفكّر في كل هذا أدرك أنني لا يمكن أن أنجو من العاصفة. ربما كان في وسعهم رؤيتنا عندما ينبلج الفجر، لكنني لن أصمد كل تلك المدة، إنني أموت من الداخل».

للمرة الأولى منذ أن بدأت المحنة، توفر لدى سبيلين وقت للتأمل في موته. لم يكن مذعوراً بقدر ما كان حزيناً من فكرة الموت. الآن زوجته حامل في الشهر الخامس بطفلهم الأول، وصار يتردد إلى المنزل كثيراً في الآونة الأخيرة ويمضي هناك فترات قصيرة. كان في مدرسة المظليين، ويمارس تدريباً مكثفاً لخوض ماراثون السباحة في نيويورك. تمنى لو استطاع أن يمضي المزيد من الوقت مع زوجته في المنزل. تمنى - وكم كانت أمنية غريبة بالنسبة إليه! - لو جزَّ عشب الحديقة لمرة واحدة قبل أن يأتي الشتاء. تمنى لو يخبر شخص ما زوجته والعائلة بما حدث في النهاية. أزعجه أن يكون ديف روفولا قد مات داخل المروحية. أزعجه أن يموتوا جميعاً بسبب خمسمئة رطل من الوقود. يا له من شيء مخجل! لدينا هذه المروحية التي يبلغ ثمنها ثمانية ملايين دولار، لا شيء تعطل فيها، لا أحد يطلق علينا النار، ليس لدينا وقود، هذا كل ما في الأمر.

كان سبيلين قد استعاد حواسه كاملة في غضون هذا، وكانت الحالة التي وجد نفسه فيها عبارة عن كابوس خارج نطاق التعبير عنه بالكلمات. الظلام دامس حتى إنه لم يتمكن من رؤية يده أمام وجهه، الأمواج تدمدم تحته، تتدفق من لا مكان وتدفنه للحظات كل مرة.

والريح قوية إلى حدٍّ أنها لم تكن تصفع المياه بقدر ما كانت تقتلعها من جذورها؛ ليس من سبيل لمنعها من التسرب إلى معدته. كل بضع دقائق عليه أن يتقيأها. فقد سبيلين طوفه، وتحطمت أضلاعه، وكل نفس يستنشقه يُشعره أنه يمر من خلال فرن متوقد. بكى من الألم، ومن الحزن، والفجر لن يأتي قبل ثماني ساعات.

بعد ساعة من العذاب أمضاها في التفكير بكلمات الوداع ومحاولة منع المياه من اجتياح معدته، اكتشف سبيلين شبحين في الظلام يتحركان بعيداً عنه. كانت ستر النجاة مزودة بمصابيح صغيرة تعمل بالبطارية، ذلك هو أول دليل حقيقي يتبادر إلى ذهنه، أن ثمة شخصين آخرين قد نجيا بعد الهبوط الاضطراري. كان رد فعل سبيلين الفوري على ذلك أن سبح باتجاههما، لكنه توقف فجأة. لم يكن هناك أمل في أن يعيش حتى تنقضي الليلة، عرف ذلك، ربما عليه أن يموت وحده. بتلك الطريقة فهو لن ينقل معاناته إلى شخص آخر. «لا أرغب في أن يشاهداني وأنا أرحل». قال: «لا أريد لهم أن يرياني أعاني من آلامي. ذلك شيء مماثل للماراثون، لا تتحدث معي، دعني أعاني من هذا وحيداً. لكن الذي ساقني إليهما في نهاية الأمر كان التدرّب على البقاء. إنه يركز على مبدأ القوة في الاتحاد، وأعرف أنني إذا أصبحت معهما فسأحاول بشدة أعظم ألا أستسلم للموت. لكنني لا أستطيع أن أدعهما يريانني أتألم، هكذا قلت لنفسي. لا أستطيع أن أخذلهما».

عندما أيقن أن فرصهما ستكون أكثر بقليل من اعتبارها فرصاً تافهة حتى ضمن مجموعة، حاول سبيلين ببطء أن يشق طريقه باتجاه الأنوار التي لاحت إليه. كان يطفو على سطح الماء بمساعدة صدرية النجاة، ويسبح بذراعه المكسورة التي امتدت أمامه، بينما تشبثت ذراعه

الأخرى بحقيبة البطانيات. تطلب ذلك منه زمناً طويلاً وجهداً استنفدا قـواه. لكـن، كان فـي وسـعه أن يـرى الأنـوار تقترب ببـطء. بين حين وآخـر كان الضـوء يختفـي داخـل أغوار الأمـواج، ويلوح مجدداً على القمـم، ومـن ثـم يختفـي مـن جديد. بعد بضع سـاعات من السـباحة اقتـرب مسـافة كافيـة لأن يصيـح، ثـم تبيّـن وجهاهمـا. ذلك هو ديف روفـولا وجيـم ميولـي، مرتبطيـن معاً بحبال المظلة. بدا روفولا بحالة جيدة، لكن ميولي لم يكن متماسكاً ويبدو مصاباً بانخفاض الحرارة. كان يرتدي سترة طيران فقط، ومن المحتم أن تكون فرصه في تحمّل البقاء إلى الفجر أقل من فرص سبيلين.

نجـا روفـولا بصعوبـة مـن المروحيـة الغارقة من دون أن يصاب بـأذى. كان يعـرف أن مـراوح المروحيـة يمكـن أن تمزقه إرباً، وعندما تسـقط المروحية على سـطح الماء بأقصى سـرعة ربما قتلت كل من تحتهـا. لـذا فقـد ابتعـد بالمروحيـة عن الرجال قدر ما اسـتطاع، انتظر أن تضطـرم النيـران بالمحـرك الثانـي، ومن ثم صارت المروحية تدور ذاتياً. وبينما هوت إلى الماء بدأت مراوحها تتخبّط، واستخدم روفولا تلك الطاقة المتبقية فيها حتى ينزلها لتستقر على سطح المحيط. مثلما تنحدر سيارة على سفح تل فتكبحها الفرامل، فالدوران الذاتي طريقة تؤدي إلى تشتيت قوة الجاذبية من خلال التغذية الاسترجاعية للهواء الذي يدفعه المحرك التوربيني وهو في حالة احتضار. عندما ارتطمت المروحية بالماء كانت قد بقيت فيها سرعة من الممكن السيطرة عليها، لكـن عـزم الالتـواء تبـدد مـن المراوح، لطم هيكلُها جبهة موجة مقبلة فانتفضت قليلاً، ثم ما لبثت أن توقفت عن الحركة.

وجد روفولا نفسـه في وضع تدريب كلاسـيكي، إلاّ أنه وضع واقعي، توجب عليه الفرار من مروحية غمرتها المياه بالكامل فانقلبت

رأساً على عقب وسط ظلام مطبق. كان روفولا مظلياً سابقاً، وسبّاح ماراثون أيضاً، فليس من الغريب عليه أن يغطس تحت الماء. أول شيء فعله أن مدّ يديه إلى قنينة أوكسيجين صغيرة، وهي تزوّد الغوّاص بالهواء لمدة ثلاث دقائق وكانت مربوطة إلى ساقه اليسرى، لكنه وجدها قد تكسّرت خلال الهبوط؛ كل ما كان لديه الهواء الذي في رئتيه. عندها فقط أدرك أنه لم يكن قد قذف باب المروحية من قبل. كان من المفترض أن يفعل ذلك حتى لا ينغلق الباب بفعل الاصطدام، ما يؤدي إلى حجزه في الداخل. من حسن حظه أنه وجد عتلة الباب اليدوية تعمل، أدارها، واندفع إلى الخارج.

الشيء الذي أثار ذهوله أن الباب قد انفتح على الفور. شق روفولا طريقه سابحاً تحت هيكل المروحية، انتزع خرطوشة ثاني أوكسيد الكربون الموجودة على صدرية النجاة، فقذفه التيار الناجم عن ذلك إلى عشر أو خمس عشرة قدماً نحو السطح. نتأ رأسه من المياه فأطلّ على عالم يجتاحه ظلام صارخ وأمواج كأنها انجرافات أرضية. لم يلبث قليلاً حتى ساقته موجة إلى مكان بعيد تحت السطح بحيث إن تغيّر الضغط كاد يمزق أذنيه من الداخل. بدأ روفولا يصرخ للآخرين، وبعد بضع دقائق سمع صوت مهندس الطيران ميولي - الذي نجح أيضاً في الفرار من المروحية - يتردد في الظلام. سبح كل منهما باتجاه صاحبه، وبعد خمس أو عشر دقائق اقترب روفولا مسافة كافية ليمسك بميولي من صدرية النجاة. نزع الخوذة ووضعها على رأس ميولي، ثم ربط جسديهما معاً بحبل المظلة.

بقيا طافيين على سطح المياه ساعات قليلة، وبعد ذلك جاءهما سبيلين يسعى، كان وجهه يعتصره الألم. أول شيء رآه روفولا هو ضوء ينعكس على قناع الوجه، وتصوّر أنه ربما كان أحد الغواصين

قد أتى لنجدتهما من غواصة أميركية. استمر سبيلين يسبح نحوهما، تشبّث بخيط متدلٍ من صدرية روفولا، بينما ظلت ذراعه الأخرى تمسك بالحقيبة. «ما ذلك؟». صاح روفولا. «لست أدري، سأفتحها غداً!». ردّ عليه سبيلين. «افتحها الآن!». قال روفولا. كان سبيلين يعاني ألماً شديداً بحيث لا يقوى على الجدال معه، فتح الحقيبة وراقب الأشكال القاتمة - البطانيات - وهي تتطاير مع الريح.

ألقى الحقيبة جانباً واستقر في وضعه ليواجه الساعات القليلة المقبلة بأفضل ما لديه من قدرة على التحمّل.

* * *

في إمكان المرء أن يخمّن من خلال خط كتابة الضابط الذي تولى تدوين الرسائل في مركز القيادة الأول في بوسطن - وهو رجل من خفر السواحل يدعى غيل - أنه لم يكن قادراً على تصديق ما تكتبه يده. كان يكتب كلمات كبيرة ومائلة تكثر فيها علامات التعجب. من الجمل التي كتبها بخط مخربش: «إنهم ليسوا وحدهم هناك». كما لو أنه أراد أن يبعث شيئاً من الأمل في نفسه في أن الأمور ستنتهي على نحو جيد. لقد كتب غيل ذلك الاستهلال عند الساعة 9:30، أي بعد ثوانٍ من تلقي نداء بوشور بشأن توقف المحرك الأول. بعدها بخمس دقائق كتب: «الاتجاه من 39 إلى 51 درجة شمالاً، 72-00 درجة غرباً، هنا حدث الهبوط الاضطراري، هناك أشخاص على متن المروحية». بعد سبع دقائق أبلغت طائرة سي 130 - التي ستبقى تطوف فوق المنطقة إلى أن ينخفض مستوى وقودها - عن سماع إشارة لاسلكية استمرت لخمس عشرة دقيقة، ثم ساد السكون. من الملاحظات التي كتبها غيل:

9:30 - القارب تامارو في المنطقة، حلقت مروحية إيتش 63.

9:48 - كيب كود 60!

9:53 - قائد منطقة الأطلسي أصدر أوامره: كما تريد سيدي - سفينة من البحرية ستنفذ المهمة بشكل رائع - سنتابع البحث.

خلال دقائق من الهبوط الاضطراري، اتخذت سلسلة من الإجراءات امتداداً من فلوريدا إلى ماساشوستيس، وتأهبت العديد من الطائرات للانطلاق. كانت الاستجابة مذهلة في سرعتها. عند الساعة 9:48، أقلعت من قاعدة كيب كود طائرة فالكون نفاثة ومروحية إيتش 3. وبعد نصف ساعة صدر أمر أن تحلق طائرة نفاثة من سلاح البحرية نوع بي 3 من قاعدة برونزيوك. تتميز طائرة بي 3 بكونها مزوّدة بأجهزة تعمل بواسطة الأشعة تحت الحمراء لتعقب الانبعاث الحراري من الأشياء، وحتى البشر. كان قارب تامارو\ قد تحرّك حتى قبل أن تغرق المروحية. عند الساعة 10:23، طلبت بوسطن أن ينطلق قارب آخر من خفر السواحل يحمل اسم سبنسر. كانوا قد فكروا أيضاً في إرسال حاملة طائرات.

كان الناجون في ذلك الوقت يطفون على أمواج تتقاذفهم بلا رحمة وتكاد فرص تحديد موقعهم تكون معدومة. سيتوفر للمروحيات وقت أقل للبقاء في المنطقة لأنها لا تستطيع التزود بالوقود، من غير المحتمل أن تتيح لها الأحوال الجوية المساهمة في إنقاذ الرجال على كلِّ حال، وليست هناك طريقة للتأكد من أن الأجهزة اللاسلكية لأولئك المظليين تعمل أو لا. ربما يعني هذا أن على تامارو\ إنجاز المهمة، لكن ذلك القارب لم يتمكن من انتشال طاقم مركب ساتوري، في ظروف أقل حدة من هذه. كانت جحافل العاصفة تتدحرج باتجاه الغرب، مباشرة نحو النقطة التي غرقت فيها المروحية، بينما تجاوز ارتفاع الأمواج أي شيء تم تسجيله من قبل.

إذا كانت الأمور تبدو سيئة بالنسبة إلى روفولا وبقية أفراد طاقمه فلم يكن الرجال الذين كانوا يحاولون إنقاذهم بحال أفضل. لم يكن من المستبعد أن تسقط مروحية أخرى خلال جهود الإنقاذ، أو يمكن أن ينجرف رجال خفر السواحل فيسقطوا من قارب تامارو١. (ربما انقلب القارب نفسه رأساً على عقب، أياً كانت درجة متانته، بضربة من موجة عاتية فيُدفن فيه ثمانون رجلاً). تجمّعت ست طائرات ومروحيات، وسفينتان، ومئتا منقذ، وتوجهوا إلى منطقة تقع بين 39 درجة شمالاً، و72 درجة غرباً. كلما زادت أعداد الرجال الذين احتشدوا هناك، كثرت احتمالات وقوع المتاعب. يمكن لسلسلة من الكوارث أن تجعل إمكانيات الإنقاذ في الساحل الشرقي كله للولايات المتحدة تذهب إلى أعماق البحر.

كانت طائرة الفالكون النفاثة التي أقلعت من قاعدة كيب كود هي الأولى التي وصلت إلى مسرح الأحداث. بعد تسعين دقيقة من هبوط مروحية روفولا اضطرارياً بدأ طيّار الفالكون على الفور عملية بحث واسعة. كان يعود في كل مرة يُنهي فيها دورته إلى الموقع الذي أبلغ عنه، ويوّسع نطاق البحث إلى أن غطى منطقة تصل إلى عشرة أميال مربعة. حلق على ارتفاع مئتي قدم، تحت غطاء السحب تماماً، وقدّر احتمال عثوره على ناجين بواحد من ثلاثة. لكنه لم يعثر على شيء. في غضون الساعة 11:30 كان قد عمل على توسيع نطاق البحث إلى عشرين ميلاً مربعاً، واخترق السحب إلى جهة الجنوب الغربي باتجاه الأمواج. في ذلك الوقت كانت طائرة بي 3، بأجهزة تعقبها التي تستخدم الأشعة تحت الحمراء، تستعد للتحليق من برونزيوك، ومروحية أخرى من خفر السواحل في طريقها إلى مكان الحادث جنوب كيب كود.

بعـد عشـر دقائـق مـن دورتـه الثانية، التقط طيّار الفالكون شـيئاً، إشارة ضعيفة على تردد 243 ميغاهرتز. ذلك تردد مشفر خاص بأجهزة لاسـلكي الحرس الجوي الوطني. ما يعني أن واحداً على الأقل من الرجال لا يزال حياً.

أخـذ طيّـار الفالكـون يتعقـب الإشـارة حتـى وصـل إلى مسـافة عشـرين ميـلاً تقريبـاً مـن موقـع الهبوط. أياً كان مصدر الإشـارة، فهم كانـوا ينجرفـون بسـرعة. انخفـض الطيّـار، تفحّـص البحـر مـن خلال نظارة الرؤية الليلية، وأخيراً رأى بصيصاً من الضوء يومض تحته في الظـلام. كان الضـوء يظهـر ويختفـي مـن خلف الأمواج. بعد لحظات اكتشـف ثلاثـة أضـواء أخـرى على بعد نصـف ميل من الضوء الأول. التـفّ الطيّـار، صـار يشـير إليهـم بأنـوار طائرته، ثم أرسـل موقعه إلى مركز القيادة. اقتربت مروحية إيتش 3، المجهزة برافعة وسبّاح إنقاذ، ولـم يبقَ أمامها سـوى عشـرين دقيقة لتصل إلى الموقع. المحنة كلها يمكن أن تنجلي في أقل من ساعة.

بقيت الفالكون تدور حول الموقع الذي حددت فيه الأضواء إلى أن وصلت المروحية، ومن ثم عادت أدراجها إلى القاعدة لأن مؤشّر الوقود انخفض بسـرعة. تتميز إيتش 3 بحجمها الهائل، وهي مشـابهة للمروحيات المقاتلة التي استخدمت في حرب فيتنام، وفيها خزانات وقود احتياطية. لم يكن في الإمكان إعادة تزويدها بالوقود عند منتصف الليل، لكنها تستطيع البقاء في الجو أربع أو خمس ساعات. كان الطيّار الذي يقودها هو أيد دويت، الذي ظلّ يحوم فوق موقع الناجين على ارتفـاع أربعيـن قدمـاً، لكـن الريح الحادة كانت تدفعه باسـتمرار. على الأضواء الكاشفة لمروحيته بدا المحيط امتداداً شاسعاً أبيض وليست هناك أي دلائل بصرية للاعتماد عليها. أحياناً كانت المروحية تمضي

أينما تشاء الريح أن تأخذها فتكاد تهوي بها إلى البحر لتلحق برفيقتها التي سبقتها إلى هناك.

تحول دويت إلى طرف على بعد مئة ياردة من الرجال الثلاثة، وطلب من مهندس الطيران أن يُسقط سلة الإنقاذ. لم يكن من السليم أن يقفز السبّاحون إلى المياه، فهؤلاء المظليون رجال متمرسون، وحتماً هم قادرون على إنقاذ أنفسهم. كان عليه أن يفعل ذلك أو ينتظر حتى تهدأ العاصفة. دفع مهندس الطيران السلك وراقب بحذر بينما كانت السلة ترتدّ باتجاه مروحة الذيل مباشرة. أخيراً وصلت السلة إلى سطح الماء، انجرفت إلى الوراء في زاوية تبلغ خمساً وأربعين درجة، وحاول دويت المحافظة على طيران مستقر لفترة تكفي إلى أن يصل السبّاحون إلى السلة. استمر في المحاولة ساعة تقريباً، لكن اضطراب البحر ما كان يتيح للسلة البقاء أكثر من بضع ثوانٍ على قمة كل موجة قبل أن تسقط في الأغوار. وحتى لو استطاع الرجال الوصول إليها بأنفسهم، فالرافعة لن تتحمّل ثقلهم لأنها مصممة لرفع 600 رطل فقط. عندها فكل شيء سيسقط في البحر.

تخلى دويت عن محاولة إنقاذ المظليين وعاد يحوم بمروحيته على ارتفاع مئتي قدم. من تلك المسافة كان في وسعه أن يرى الأنوار الكاشفة لقارب تاماروا وهي موجهة إلى ذلك المكان بالتحديد، بدا القارب كأنه حوت ضخم يغطس في المحيط ثم يبرز مجدداً متحدّياً العاصفة. أرشده الطيّار إلى موقع الضوء المنعزل - غراهام بوشور - وبعد ذلك أسقط شعلة ضوئية قريباً من الآخرين، واستعد للرجوع إلى قاعدة سفولك. لم تبقَ لديه سوى دقيقة واحدة ليصل إلى نقطة لا يكفي عندها وقود المروحية للرجوع إلى الساحل.

كان جون سبيلين يراقب أمله الأخير يتبدد. لم يتوقع أن ينقذه

أحـد، ومـع ذلـك، كان مـن الصعب عليه رؤيـة ذلك. الفائدة الوحيدة التي يمكنه تحقيقها أن عائلته ستعرف على وجه الدقة أنه مات. ربما وفر عليهم ذلك أسابيع من الأمل الزائف. من مسافة بعيدة، كان في وسع سبيلين أن يرى الأضواء ترتفع وتهبط في لجّة الظلام. افترض أنهـا طائـرة فالكـون تبحـث عـن مظليين آخرين، لكنهـا كانت تومض بشـكل غريـب، لـم يظهـر لـه من خلال حركة الأضـواء أنها يمكن أن تكون طائرة. إنها توحي أن ما يتحرك هناك ربما يكون سفينة.

* * *

أمضى قارب تامارو\ أربع ساعات ليقطع خمسة عشر ميلاً حتى وصل إلى الموقع الذي هبطت فيه المروحية. كان عداد السرعة يشير إلى اثنتي عشرة عقدة لم تتحقق منها في الواقع إلاّ ثلاث بسبب مقاومة البحـر. لـم يكـن القبطـان برودنيكـي يعرف مدى شـدة الريح لأنها قد اقتلعت الأنيمومتر من الصاري، لكن الطيار أيد دويت أبلغ أن سرعة الريح تجاوزت سبعاً وثمانين عقدة - مئة ميل في الساعة - بينما كان يحوم فوق المكان. اقترب تامارو\ رويداً من الرجال المشـرفين على الغرق في زاوية مائلة، وبدأ يتمايل على قوس وصل إلى 110 درجات. عند ذلك الحد من الخطورة، لم يكن من السهل على طاقمه الثبات علـى الأرضيـة، بـل كان معظمهـم يتكئـون علـى الحواجز. في حجرة الدفـة، بـدا برودنيكـي مندهشـاً وهـو ينظر إلى قمـم الأمواج، فأمر أن يمضي القارب بأقصى سـرعته آملاً في أن يتمكن من قهرها. لاحقاً، وبعد أن انتهت المهمة ونزل من القارب، قال: «لم أشهد يوماً صعباً كهذا طوال مدة خدمتي».

كان غراهام بوشور أول من وقعت عليه عيونهم، من مكان بعيد أبصروه يسبح وحيداً من دون أن يبدو عليه الإرهاق إلى حدٍّ ما، كان

يبعد نصف ميل عن الرجال الثلاثة الآخرين. ظهر لهم وقد ارتدى سترة نجاة وأمسك بيده شعلة ضوئية وجهاز إرسال، كانت إشارة اللاسلكي الوحيدة التي أنقذتهم هو مصدرها. أصدر برودنيكي أمراً إلى ضابط العمليات، الملازم كريستوفر فورتني، أن يقوم بالمناورة بتامارو\ ومن ثم يتجه إلى أقرب نقطة ممكنة من بوشور. من المعروف أن الأجسام الكبيرة تنجرف بشكل أسرع من الأجسام الصغيرة، وإذا كان القارب يتحرك بعكس اتجاه الريح فلن تجعله الأمواج يرتطم بالرجل. بدأوا يطلقـون مشـاعل ضوئيـة مـن منصّـة القبطان العاليـة، بينما جثم رجال كأنهم الأشباح في مقدمة القارب محاولين رمي الحبال، بالكاد كانت أقدامهم قادرة على التشبث بأماكنها المتأرجحة التي تعصف بها الريح وتجتاحها المياه.

كأنمـا كانـت محـركات القـارب قد توقفت عن الحركة تماماً في صراعه مع الأمواج. كان يواجه أصعب وأخطر موقف يمكن أن يحلّ بقارب. انحنى الجانب الأيمن من تامارو\ إلى اثنتين وسبعين درجة. انجـرف بعيـداً، وبقـي بوشـور عالقـاً هناك يكابد محنته، ما من سـبيل للوصـول إليـه. فـي لحظـات معينـة وجد نفسـه يرتفع إلى ثلاثين قدماً فوق مسـتوى الرجال الذين يسـعون إلى إنقاذه. لم يكن من السـهل علـى الرجـال الموجوديـن فـي مقدمـة القـارب أن يرموا إليه حبلاً من مكان قريب، وما كان برودنيكي على استعداد لأن يأمر رجاله بالقفز إلى الماء خشية ألاّ يستردهم أبداً. أدرك الرجال في نهاية الأمر أنهم لن ينجحوا في الاقتراب من بوشـور، إذاً، عليه هو أن يقترب منهم. «اسـبح!». صرخوا إليه: «اسـبح!» عندها خلع بوشـور قفازه وخوذته وبدأ يسبح بكل ما تبقى لديه من قوة للخلاص بحياته.

سبح بوشور بأقصى ما استطاع من جهد، سبح إلى أن أصبحت

ذراعاه عاجزتين عن الاستمرار. تشبث بكل ياردة تدنيه من القارب، جرفته الأمواج حيناً فتخلى عن نصره، ودفعته حيناً آخر وكأنها كانت تشفق عليه، حتى وصل إلى المقدمة. أمسك بشبكة تحميل البضائع التي ألقيت إليه من الجانب وهو غير مصدّق أنه قد وصل إلى برّ الأمان. بدت الشبكة مثل سلم هائل من الحبال يمسك به ستة أو سبعة رجال عند الحافة العليا من القارب. لفّ بوشور يديه على الشبكة وصاروا يسحبونه شيئاً فشيئاً. إن هي إلاّ موجة واحدة يمكن أن تأتي في لحظة غير مناسبة فتقتلعهم جميعاً وتقذف بهم إلى مكان مجهول. سحب أفراد الطاقم الواقفين على متن القارب بوشور مثلما يسحبون سمكة كبيرة حتى أخرجوه من الماء. لم يكن يستطيع الوقوف على قدميه، كانت درجة حرارته منخفضة جداً بعد أن بقي في المياه لأربع ساعات وخمس وعشرين دقيقة. ربما لو كان قد بقي أكثر لما تمكن حتى من التعلق بالشبكة.

وهكذا فقد تطلب انتشال رجل واحد من المياه نصف ساعة، ولديهم أربعة رجال لا يزال عليهم إنقاذهم، أحدهم لم يعرفوا مكانه بعد. لم يكن ذلك إنجاز جيد، بالرغم من كل شيء، لا يزال برودنيكي يتوجس خيفة من إنزال رجاله إلى ميدان الوغى. إنها أمواج لم يشهد لها مثيلاً من قبل في ضخامتها، تتدافع وتكتسح مقدمة القارب وتكاد تطمر أفراد طاقمه وهم على متنه، فما بالك بالنزول إليها في عرينها! توجّب عليهم بين الفينة والأخرى أن يعدّوا الرؤوس ليتأكدوا من أن أحداً لم تلتقطه وحوش المياه في غفلة منهم. «ذلك أصعب قرار ربما أضطر إلى اتخاذه في حياتي، أن آمر رجالي بالنزول إلى المياه لينقذوا أولئك الناجين». قال برودنيكي: «لأنني أعرف أن ثمة احتمالاً كبيراً لأن أخسر بعضهم. لو قررت ألاّ أفعل ذلك فما من أحد يمكن أن

يلومني. إنهم يعلمون أن الأمر يكاد يكون مستحيلاً. لكن المرء لا يستطيع حقاً أن يقول ببساطة، (سأبقى أراقب أولئك الأشخاص وهم يموتون في المياه)».

قرر القبطان برودنيكي الاستمرار في عملية الإنقاذ أياً كانت العواقب. بعد عشرين دقيقة تحوّل بالقارب إلى اتجاه آخر فصار على بعد مئة ياردة من المظليين الثلاثة الذين كانوا يواجهون الأمواج. استمر أفراد الطاقم في إطلاق مشاعل ضوئية وكانوا يشيرون بمصابيحهم الكاشفة. في القاعدة الجوية كان هناك أحد الضباط الكبار يتابع تنفيذ عملية الإنقاذ ويعطي توجيهاته إلى فورتني. لم يكن عليهم المناورة للخلاص من الانجرافات الموجية فحسب، لكن توجب عليهم أن يوقتوا حركة القارب بحذر بحيث ترتقي حافاته العليا بخط الماء في الوقت الذي يتشبث فيه المظليون بالشبكة. الذي حصل أن حافات القارب كانت ترتفع إلى عشرين قدماً في الهواء مع كل موجة. سبيلين كان جريحاً، وكان وضع ميولي غير مطمئن، وروفولا يساعدهما. ليست لديهم قدرة على السباحة مثلما فعل بوشور.

راقب سبيلين القارب يصعد ويهبط مع الأمواج التي لم تكن تتيح له أدنى فرصة للاستقرار، وتساءل: ترى كيف يمكنهم أن ينجزوا مهمتهم هذه؟ قدر تعلق الأمر به، فهو قد أيقن تماماً أن ثلاثتهم سيغرقون على مرأى من طاقم القارب لأن انتشالهم من المياه شيء مستحيل. «تصلبت كل عضلة في جسدي، كنت أقاسي من آلام فظيعة». قال: «انسحب تامارو\ أمامنا إلى مسافة غير بعيدة، ثم استدار بهيكله العريض فصار يواجه الأمواج من الجانب، ولم أستطع أن أصدق أنهم قد فعلوا ذلك، كانوا يعرّضون أنفسهم لمخاطرة جسيمة. أضحى في وسعنا أن نسمع أصواتهم وهم يصرخون على

سطح القارب ورأينا الأضواء الكاشفة تتجه إلينا مباشرة، وكذلك رأينا بعض المصابيح الصغيرة ترسل وميضاً لامعاً قد ربطت بالحبال».

كان من المستحيل على الناجين الإمساك بالحبال، لذا أراد الرجال أن يرموا إليهم شبكة تحميل البضائع من الجانب. حاول الملازم فورتني الاقتراب منهم بأقل سرعة ممكنة، لكن كان من الصعوبة السيطرة على قارب وزنه 1,600 طن. وأخيراً، في المحاولة الثالثة، تمكنوا من إلقاء الشبكة. تجمّدت عضلاتهم من البرودة، وكان جيم ميولي على وشك أن يُغمى عليه. سحب الرجال الذين في القارب شبكتهم ببراعة، قرابة 600 رطل من الصيد الذي لا يرغبون أبداً في التفريط به. وفي الوقت نفسه كانت موجة عاتية تنزلق تحت السباحين كأنها أرادت من توقيت حركتها الغريب أن تساعدهم على الصعود. استبد بهم الإنهاك واليأس وانزلقت حبال الشبكة من بين أيديهم عدة مرات.

الشيء الذي عرفه سبيلين في ذلك الوقت أنه لا يزال تحت الماء، دفنته الموجة وعليه أن يكافح للخروج إلى السطح. بعد لحظات وجد نفسه يصعد من جديد على حبال الشبكة بينما كان القارب يقترب منه وهو يتمايل. إذاً فهذه هي اللحظة الحاسمة، إن لم ينتهز الفرصة الآن فسيموت. استمر أفراد الطاقم يسحبون بلا كلل، وأحسّ سبيلين بجسده يرتفع ببطء إلى الهيكل الفولاذي. تسلق مستنفداً ما تبقى لديه من طاقة، وأحسّ أن يديه هما اللتان تتصرفان نيابة عنه، وحدهما كانتا واعيتين. وكان آخر ما يتذكره قبل أن يُغمى عليه أنه سُحب إلى حافة القارب وأُلقي على السطح. لم يكن قادراً على الوقوف. حمله الرجال إلى الحاجز، وخلعوا عنه سترة النجاة، نقلوه إلى إحدى الحجرات وهم يتمايلون مع حركة القارب. لم يستطع سبيلين أن يرى روفولا وميولي. لم يتمكنا بعد من الوصول إلى الشبكة.

دفعت الأمواج الرجلين إلى أسفل القارب باتجاه الجزء الخلفي، هناك حيث تهدر مروحة عرض تبلغ كل ريشة فيها عشرين قدماً، كانت ريشها تلتفّ كالمثقب الذي يحفر المياه فيجعلها تغلي. أوقف فورتني المحركات على الفور، وسبح الرجلان مبتعدين عن الجزء الخلفي، ومن ثم خرجا من الجانب الأيسر للقارب. وضع روفولا يده على الشبكة للمرة الثانية. ولفّ يده الأخرى على ميولي صارخاً: «عليك أن تفعل هذا، جيم! ليس هناك الكثير من الفرص الأخرى! هذه اللحظة تحدد مصير كل شيء أنجزته في حياتك كلها!».

هزّ ميولي رأسه وتعلقت يداه بالشبكة. ثبّت روفولا قدمه أيضاً على الحبال وصار يجذب نفسه بكل قوة بقيت في عضلاته المتشنجة. تم سحبُ الرجلين معاً إلى الأعلى، كانا يتمايلان على الشبكة كالبندول، إلى أن تمكنا من الوصول إلى سطح القارب. أمسك الرجال بروفولا وميولي من شعر رأسيهما، ومن سترة الطيران، ومن صدرية القتال، ومن أي شيء استطاعت أيديهم التشبث به، وسحبوهما إلى الحاجز الفولاذي، ومثل سبيلين تقيأا ماء البحر وتهاوى جسداهما على السطح. لقد بقي جيم ميولي في المياه الباردة أكثر من خمس ساعات. انخفضت درجة حرارته ثماني درجات تحت المعدل المعتاد، لو بقي ساعة أخرى لمات.

حُمل المظليان إلى مكان دافئ في القارب، نُزِعت عنهما ملابسهما ووضعا على الفراش. أخذوا سبيلين إلى غرفة أحد الضباط وأُعطي ما يلزم من إسعاف فوري. كان ضغط دمه مرتفعاً، ونبضه يصل إلى مئة، ويعاني من حمى. اتصلوا بغرفة عمليات البحث والإنقاذ في بوسطن، قالوا لهم: «ربما لديه كسور في الرسغ، وفي الأضلاع، ويشكُّون في وجودِ نزيف داخلي. أُعطي علاج مؤقت وحبوب دوار

البحر». وقامت بوسطن بتحويل المعلومات إلى طبيب جرّاح في عيادة الحرس الجوي الوطني، قال لهم إنه قلق بشأن النزيف الداخلي وطلب منهم أن يراقبوا البطن بعناية. إذا أحسّوا أن البطن مرتخية أكثر عند اللمس فهو ينزف من الداخل ويجب أن يُخلى بمروحية. فكّر سبيلين في مسألة التعلق من جديد على سلة إنقاذ فوق المحيط وقال إنه يفضل ألاّ يفعل ذلك. عند الفجر أتى الضابط ليحلق ذقنه ويبدّل ملابسه، واعتذر سبيلين منه على النزف والتقيؤ على سريره. «لا تهتم بهذا، إنه لا شيء». قال له. وفتح كوة تطلّ إلى الخارج فنظر سبيلين إلى السماء الرمادية الداكنة المرقطة بلطخات بدت وكأنها ذئاب خيل إليه أنها تعوي على المحيط الهائج. «أوه، هل تسمح أن تغلقها؟». قال: «لا أستطيع تحمّل المنظر».

لم يحلق الرجال على قارب تامارو ا ذقونهم في ذلك اليوم، استبدّ بهم الإعياء بعد ست وثلاثين ساعة مضنية أمضوها على سطح المركب، كانوا يترنحون هنا وهناك كأنهم ثمالى. كلّ هذا والمهمة لم تنجز بعد، لا يزال ريك سميث هناك. كان هو أكثر مظليي الإنقاذ كفاءة وتدريباً وممارسة في البلاد بأسرها، ولم يتبادر إلى ذهن أي شخص الشك في أنه لا يزال حياً. ينبغي أن يعثروا عليه ليس إلاّ. «مظلي إنقاذ يرتدي سترة سوداء وصدرية نجاة، لا يزال في البحر ومعه طوف يتسع لشخص واحد، وعلبتان من الماء، ومرآة، وشعلة ضوئية، وصفارة». أرسلوا هذا التقرير إلى خفر سواحل بوسطن. «الرجل قوي الشكيمة - يمكنه البقاء فترة طويلة إلى حدٍّ ما، من خمسة إلى سبعة أيام».

لقد شاركت تسع طائرات في مهمة البحث، من ضمنها طائرة الاستطلاع والمراقبة أيه 2 لتنسيق حركة السابلة الجوية في المنطقة.

وضع جيم دوغيرتي، وهو مظلي إنقاذ تدرّب مع سـميث وسـبيلين، علبة تبغ من النوع الفاخر في حقيبة تجهيزاته وقال إنه سيعطيها إلى سميث عندما يعثرون عليه. سميث رجل قوي، كما يقول رجال خفر السواحل، سيدخل من الباب الأمامي لقاعدة سفولك الجوية ويسأل أين كان الجميع بحق الله!

أحلام الموتى

كل شيء تهاوى، والكفن الهائل للبحر كان يُنشر على الدوام،
مثلما اعتاد القدر أن
يفعل هذا منذ خمسة آلاف سنة مضت.

هرمان ملفيل (موبي ديك)

في الوقت الذي انتشرت فيه الأخبار في أرجاء غلوسيستر أن كارثة قد حلت بأسطول مراكب الصيد، كانت العاصفة قد تقهقرت إلى مسافة 350 ميلاً بعيداً عن كيب كود وتطوّرت على إثرها معدلات ضغط عالية بدأت بتشكيل ما يعرف بعين العاصفة. أظهرت الصور التي التقطتها الأقمار الاصطناعية دوامة من الأعاصير الهادرة يبلغ عرضها مئتي ميل تحوم فوق الساحل الشرقي؛ وصلت الحافة الجنوبية لتلك الدوامة إلى جامايكا وحافتها الشمالية أشرفت على ساحل لابرادور. على كلِّ حال، كانت ثلاثة أرباع مليون ميل مربع من المحيط قد اكتسحتها العاصفة، ونالت منطقة مساحتها ثلاثة أو أربعة أضعاف ذلك نصيبها منها بصورة غير مباشرة. في صور الأقمار الاصطناعية، ظهر هواء بارد يتدفق نحو المنخفض كأنه دوامة من الزبد يدور في كوب قهوة سوداء. كانت هناك امتدادات كثيفة من السحب البيضاء تغطي الهواء القطبي الداكن وتلتف مرة ونصف حول المنخفض قبل الوصول إلى مركزه. كان المنخفض يجرجر أذياله بتثاقل مثل طاحونة هوائية تهشّم كل شيء في طريقها إلى الساحل، ويزداد كثافة وجبروتاً كلما مضى إلى الأمام، ومع حلول صباح يوم

30 تشرين الأول اجتاحت جحافله مسافة مئتي ميل جنوب مونتوك، لونغ إيلاند، كانت أسوأ الريح هي التي دهمت ربع الدائرة الشمالي الشرقي، حيث تركزت قوتها هناك مؤقتاً قبل أن تنطلق مباشرة إلى مرفأ غلوسيستر وخليج ماساشوستيس.

على حين غرة، كانت أولى مداعبات العاصفة للساحل تتسلل بهستيريا. سجلت نشرات الأحوال الجوية المحلية بشائرها: «تقارير غير مؤكدة عن انهيار منزلين وصلت من غلوسيستر... هناك مواقع أخرى في ماساشوستيس تواجه الخطر... ارتفاع الأمواج ما بين 25 إلى 45 قدماً هذا اليوم شرق ضفة جورجز... يبدو أن أخطر عاصفة ترافقها أمواج عالية تقترب شيئاً فشيئاً من نيو إنغلاند».

صدرت أولى التحذيرات بشأن فيضانات ساحلية عند الساعة 3:15 صباح يوم 29، وكانت تعتمد بالأساس على تقارير وردت من ناتوكيت عن ريح تتعزز قوتها حتى تصل إلى خمس وأربعين عقدة. تجاوزت التوقعات التي تم استخلاصها من خدمة حواسيب الأحوال الجوية كل النماذج المسجلة سابقاً في المنطقة، وتوقع المختصون أن يرتفع المد من قدمين إلى ثلاث أقدام فوق الحد المألوف. (هذه التوقعات، مثلما اتضح في ما بعد، كانت متفائلة جداً). انتقلت تلك التحذيرات عبر شبكة اتصالات الإدارة الوطنية للمحيطات والأجواء إلى وسائل الإعلام المحلية وخدمات الطوارئ. ومع حلول الفجر، كان مراسلو الراديو والتلفاز يبلغون الناس بأنباء عن عاصفة في طريقها إليهم، وقامت وكالة إدارة الطوارئ بالاتصال بالسلطات المحلية على طول الساحل للتأكد من أنهم قد اتخذوا الاحتياطات كافة. يوجد موقع وكالة إدارة الطوارئ في فرامنغهام، ماساشوستيس، ولديها اتصال مباشر مع مكتب حاكم الولاية، والحرس الجوي الوطني، وثكنات

شرطة الولاية، وخدمات الأنواء الجوية. في حالة عدم امتلاك لجان الطوارئ المحلية للإمكانيات التي تتماشى مع طبيعة الموقف عندها تتدخل الولاية لتقديم المساعدة، وفي حالة عجز الولاية عن معالجة الأمور يتم الاتصال بالحكومة الفدرالية. قررت وكالة الطوارئ أنها على استعداد للتعامل مع كل شيء، ابتداء من العواصف الرعدية شديدة الخطورة إلى الحرب النووية.

بدأ يوم 30 تشرين الأول على ساحل البلدة بشكل هادئ. ذلك الهدوء الذي يسبق العاصفة، هدوء مشوب بالمكر والخداع؛ تدحرجت أوراق أشجار البلوط في الشوارع وأوحت شمس منتصف النهار بدفء خفيف لن يشعر الناس به حتى مجيء الربيع. يمكن أن تكون العلامة الوحيدة التي أنبأت بتغيّر على وشك أن يقلب كل شيء رأساً على عقب هي أصواتاً كانت تسمع على بعد أميال من اليابسة. كانت دوامات الأمواج تبدو مثل فرسان مهاجمين يمتطون صهوات خيول تسابق الريح وتنبش البحر بحوافرها. مع استمرار تضخّم تلك الدوامات العاتية فوق البحر صارت تزداد اقتراباً بجحافلها الضارية من البر الآمن. تولت شرطة غلوسيستر غلق الطرقات المؤدية إلى الساحل، لكن الناس استمروا في الذهاب إلى هناك على كل حال، كانوا يركنون سياراتهم على بعد نصف ميل من البحر ويمشون غير متنبّهين إلى ازدياد سرعة الريح وهطول المطر، ربما خيل إليهم أن ذلك لا يتجاوز حدود المألوف. توجّه الكثير منهم إلى سفوح التلال حيث يمكنهم إلقاء نظرة شاملة على البحر. كان المحيط ملتزماً بعهده في استقبالهم بالترحاب كالمعتاد، كأن شيئاً لم يتغير. أيمكن أن يكون مخادعاً إلى هذه الدرجة؟ اقتربت الدوامات المتربّصة من السواحل أكثر فأكثر، لاحت أشباحها في الأفق بشكل حزم عملاقة تمتد إلى ما

لانهاية، بينما كانت قممها البيضاء تنفث البخار والمياه إلى الجوانب على أجنحتها المتكسّرة، ويُعاد تشكيل أجنحة أخرى تتكسّر من جديد. اقتربت تلك المنظومة الهوجاء من كيب كود. في المناطق ذات المياه الضحلة، كانت حزم الأمواج تقترب أيضاً بوجل، تتردد هنيهة، ومن ثم تتكسر على الصخور بقوة غير متوقعة فتهزّ شبه الجزيرة من أعماقها. كانت تنفث الهواء المحجوز داخل براميلها الرمادية المتدحرجة كأنها سخانات نُصبت في السماء. تدفقت جدران من السيول بلغ ارتفاعها ثلاثين قدماً من شمال الأطلسي لتهاجم بلدة غلوسيستر في سورة غضب، لكن ببرود ثقيل.

مع حلول منتصف الظهيرة، أضحت الريح تضرب بقوة الإعصار، وكان الناس يواجهون صعوبة في المشي في الشوارع، وفي الوقوف، وفي أن يسمع بعضهم بعضاً. انبثق أنين صارخ من خطوط الأسلاك الكهربائية سمعه الصيادون من أماكن بعيدة عن اليابسة. غمرت الأمواج سواحل غود هاربر وساحة إيواء السيارات أمام محال التسوق. انقطع الطريق الرئيس المؤدي إلى الأطلسي. واقتُلعت شباك صيد سرطان البحر من أماكنها القريبة من الساحل، وغطّت الأوحال طريق غريبفاين. وفاضت بركة السباحة في قصر بلاك شور بمياه وأنقاض انجرفت من قيعان المحيط. التقطت المياه حصى السواحل وقذفتها إلى اليابسة فتكسّرت النوافذ، وترقطت المروج الخضراء بحبّات مثل الفلفل الأسود. تجاوزت أنقاض جدران البحر المتهدمة منطقة بريس كوف، وانهارت على بحيرة نايلز، وتابعت طريقها نحو الغابات وراءها. بقي المحيط يضخّ المياه المالحة إلى البحيرة حتى طفحت وتدفقت وقطعت إيسترن بوينت إلى نصفين. إيسترن بوينت، تلك البلدة الجميلة الأنيقة التي يعيش فيها الأغنياء. وعند منتصف الليل

ارتفعت مياه المدّ التي أرسلها المحيط إلى قدمين في بعض أجمل غرف المعيشة في منازل الولاية.

في أماكن متفرقة من الولاية، صارت المنازل تطفو على المياه بعد أن اقتُلعت من أساساتها وكانت تمضي مباشرة إلى البحر. جرفت المياه سواتر ترابية وكثباناً رملية مرتفعة إلى شاطئ بالستون وفاض نهر باميت. وتقوّضت مراسي زوارق وزنها ستة آلاف رطل في مرفأ شاثام. وأغلق مصنع الطاقة النووية في بلايموث أبوابه خشية أن تتأثر مكثفاته. اندهش طيار من شركة دلتا للطيران في لوغان حين رأى رذاذ المياه يصل إلى رافعات على ارتفاع 200 قدم في جزيرة دير؛ انجرفت المنازل إلى البحر في غلوسيستر، وسوامبسكوت، وكيب كود. وأغرقت المياه نصف بلدة ناتوكيت. وسقط رجل عن الصخور في بوينت جوديث، جزيرة رودي، ولم يُعثر عليه أبداً، ومات آخر وهو يحاول ركوب الأمواج على الشاطئ في ماساشوستيس. انقسمت جزيرة بلوم إلى نصفين، مثلما حصل في هاوزنيك وسكوانتوم، في كوينزي. أكثر من مئة منزل أصابها الدمار في بلدة سكيتيويت، فكان من الضروري استدعاء الحرس الوطني للمساعدة على إخلاء السكان. كانت امرأة كبيرة السن قد اختفت فجأة من مدخل منزلها عندما تكسّرت الأمواج على بابها الأمامي.

جلبت الريح مياهاً غزيرة حتى بدا كأن المحيط بأسره قد تكوّم إزاء القارة وبدأ يغير مجرى الأنهار. تراجعت ضفاف نهر هدسون مئة ميل حتى وصلت إلى الباني وسببّت فيضانات هناك، وذلك ما حصل لنهر بوتوماك أيضاً. وارتفع المدّ إلى خمس أقدام فوق المعتاد في مرفأ بوسطن. لو كانت العاصفة قد حصلت قبل أسبوع، في أثناء أعلى مستويات للمد في الشهر لارتفعت المياه أكثر، ربما

أغرقت بوسطن كلها. من الغريب أن بعض الديمقراطيين قد شعروا بالابتهاج لرؤية المياه تطمس معالم واجهة المنزل الصيفي للرئيس بوش في ميناء كينيبنك. لقد تجاوزت قيمة الأضرار التي لحقت بالساحل الشرقي بليون ونصف البليون من الدولارات، إضافة إلى خسارة ملايين الدولارات نتيجة تدمير أحواض تربية سرطان البحر ومنشآت أخرى.

- «كما يبدو لي فإن الشيء الذي يدلّ أكثر من غيره على مدى شدة العاصفة هو أننا لم نشاهد حتى ذلك الوقت أبداً المياه تقتلع شباك صيد سرطان البحر من أماكنها وتقذفها بعيداً عن الساحل». قال بوب براون: «بعضها انتقلت إلى مسافة ثلاثة عشر ميلاً باتجاه الغرب. إنها أسوأ عاصفة سبق لي أن سمعت عنها، أو شاهدتها بنفسي في حياتي».

* * *

عند منتصف الليل من يوم 30، بعد أن بلغت الأمواج ذروة طغيانها وكان الساحل الشرقي كله يكابد وطأة العاصفة، وجد رجال خفر السواحل أنفسهم يمارسون عمليات بحث وإنقاذ كبرى اعتماداً على أنفسهم. أما في بوسطن، فقد اتصل عناصر خفر السواحل هناك بكل مرافئ نيو إنغلاند، سألوهم إن كان قد وصل إليهم مركب يحمل اسم **أندريا غايل**. ووصل الأمر بهم إلى الطلب من الباعة في بعض البلدات الصغيرة أن يذهبوا إلى الواجهة البحرية فيلقوا نظرة هنا وهناك عسى أن يروا شيئاً. وخرجت قوارب خفر السواحل أيضاً تجوب المنطقة وتتفحص كل مرفأ أو خليج صغير في طريقها. من ميناء جونز، ولاية ماين خرج أحد القوارب للبحث في خلجان ومرافئ عدة، من دون أن يفلح في العثور على شيء. تم التنقيب في امتدادات

الساحل الواسعة من لوبيك في ماين إلى شرق لونغ إيلاند. لم يجدوا شيئاً يذكر.

كان البحث عن ريك سميث، بشكل أو بآخر، أبسط من البحث عن **أندريا غايل** لأن الطيارين عرفوا بالضبط أين يمكنهم العثور عليه. ومع ذلك فالعثور على شخص واحد - حتى مع استعمال أضواء كاشفة قوية - أمر ليس سهلاً على الإطلاق، وبخاصة في مثل تلك الأجواء. (لم يبصر أحد الطيارين مركب شحن طوله خمسمئة قدم لأنه كان مطموراً بين الأمواج في أثناء إحدى عمليات البحث). نتيجة لذلك، فقد اشتركت ست قواعد جوية منتشرة على الساحل الشرقي بمواردها في عملية البحث. كان سميث متزوجاً ولديه ثلاث بنات وهو بالتأكيد يعرف شخصياً عدداً لا بأس به من الأشخاص الذين شاركوا في البحث عنه. إنه واحد من أكفأ مظليي الإنقاذ في العالم، فإذا كان قد نجا من الارتطام بالماء فهو سيبقى حياً. ربما يموت من العطش، لكنه لن يغرق بكل تأكيد.

أول شيء فعله عناصر خفر السواحل أن ألقوا طوافة فيها جهاز إرسال ذبذبات لاسلكية تحدد الموقع الذي عثروا فيه على المظليين الآخرين وانتشلوهم. تحركت الطوافة مثلما يمكن أن يحصل لأي شخص على المياه، وكانت منطقة البحث تتحول باستمرار إلى ناحية الجنوب الغربي. حلقت الطائرات فوق المحيط وغطت دائرة بلغ قطرها ثلاثين ميلاً، لكن في مثل هذه الظروف لا تتعدى فرصة تحديد موقع إنسان واحداً من ثلاثة، لذلك كانت الطائرات تجوب بعض المناطق مرة بعد أخرى. احتشدت الكثير من الطائرات في السماء، بالرغم من كون منطقة البحث محدودة جداً، حتى أصبح احتمال العثور على الرجل شبه مؤكد. في واقع الأمر، كانوا قد وجدوا

كل شـيء تقريبـاً مـن آثـار الناجيـن. وجدوا طـوف النجاة الكبير الذي ألقـاه جيـم ميولـي مـن المروحية، وطوفاً آخر أُلقي من قارب تامارو١. وبعـد كل ذلـك، قبـل غسـق يـوم 31، اكتشـفت طائرة خفر السـواحل لطخة صباغ أخضر تطفو على سطح الماء.

يُعـرف عـن مظليـي الإنقـاذ أنهـم يحملون معهـم ذلك النوع من الصباغ للحالات الطارئة، وهذا بلا شك أثر تركه ريك سميث. حام الطيار على ارتفاع أقل انخفاضاً في دوائر وهو يحاول أن يمعن النظر في شكل داكن في مركز اللطخة الخضراء، ربما كان ذلك ريك سميث نفسه. ألقت طائرة البحث طوافة لتحديد الموقع، وطوف نجاة، وعدة شعل ضوئية، واتصل الطيار مرسلاً الإحداثيات إلى بوسطن. انحرفت إحـدى المروحيـات عـن مسـارها قاصدة المـكان، وبدأ قارب تامارو١ أيضـاً، والـذي بقيـت لـه سـاعتان ونصـف ليصـل إلـى هنـاك، بتغييـر اتجاهـه. أقلعـت مروحيـة إيتـش 60 مـن مدينة إليزابيث، ترافقها طائرة كبيرة تزودها بالوقود، وكانت طائرة نفاثة تابعة للبحرية مزودة بأجهزة رؤية بالأشـعة تحت الحمراء على أهبة الاسـتعداد للانطلاق. إذا لم يتمكن المنقذون من انتشال سميث بالمروحية فالقارب سينتشله؛ وإذا لم ينتشله القارب يلقون إليه طوف نجاة؛ لو كان ضعيف القوى فلن يستطيع التمسك بالطوف عندها يقفز إليه غوّاص إنقاذ. سميث واحد منهم، سينقذونه بطريقة أو بأخرى.

كان الظلام قد نشـر رداءه على سـطح المياه حين وصلت أول مروحية، اهتدت إلى المكان اعتماداً على تلك الطوافة. لم يروا أثراً لسميث. قال الطيّار الذي حدد الموقع وأرسل تقريره إلى القاعدة، إن لطخة الصباغ بدت له طرية وإنه واثق جداً من وجود رجل وسطها. كانت الأمواج عاتية بحيث لا تتيح لأحد أن يعرف إذا كان قد سبح

إلى طوف النجاة الذي أُلقي إليه أم لا. بعدها بثلاث ساعات اتصل طيار مروحية وقال إنهم قد حددوا موقع سميث قرب الطوافة. تهيأت إيتش 60 أخرى للانطلاق من قاعدة سفولك، لكن حالما صدرت الأوامر لها بالطيران حتى صحح ذلك الطيار معلوماته فقال إنه في الواقع لم يميّز شخصاً على وجه التحديد، بل رأى طوف نجاة. ربما أُلقي من قبل خفر السواحل في وقت مبكر من ذلك اليوم. وبذلك تأجل إقلاع المروحية من قاعدة سفولك.

طوال تلك الليلة، كانت العاصفة تتابع هجومها جنوباً على طول الساحل وتتضاعف شدتها كلما تقدمت، مرّت جحافلها على نوڤاسكوتشيا ومكثت هناك ساعة أو نحوها، ثم تحولت إلى مكان آخر. كان محرّك العاصفة الذي يشتغل بالحمل الحراري يمتصّ الهواء الرطب الدافئ من المحيط ويمضي حتى يخترق مياه الشمال الباردة كالسهام الحادة. مع صباح يوم 1 تشرين الثاني، أصبحت الظروف مواتية لإخلاء جون سبيلين، فوضع على حمّالة ونقل من غرفته إلى الجزء الخلفي من القارب. رفعته إيتش 3 إلى متنها وطارت به إلى مدينة أتلانتك، وما إن وصلوا حتى أسرعوا بإدخاله غرفة العناية المركزة وأُعطي على الفور وحدتي دم. بعدها بساعات كانوا في خفر السواحل يستفسرون من طيار البحث والإنقاذ الذي قال إنه قد أسقط صباغاً أخضر في المياه ليحدد مكان شيء رآه. من شأن ذلك أن يفسّر لطخة الصباغ لكنه لا يثبت إن كان هناك شخص قريب منها. قال رجل من خفر السواحل يدعى مايك هايد إن سميث يمكن أن يبقى في حالة دفء لفترة غير محددة إذا كان يلبس صدرية نجاة، لكنه ربما غرق بسبب دخول الماء رئتيه.

بالرغم من ذلك فإذا كان سميث قد نجا من العاصفة بسلام،

بحسب تخمين هايد الشخصي، فهو قادر على البقاء أربعة أيام أخرى. لكنه بالتالي سيموت بسبب الجفاف. البحر أضحى أكثر دفئاً الآن، لكن عمليات البحث المكثفة كانت قد بدأت منذ اثنتين وسبعين ساعة من دون أن تتمخض عن شيء. صارت فرص العثور على سميث حياً معدومة تقريباً. صباح يوم 2 تشرين الثاني - العاصفة الآن فوق جزيرة برنس أدوارد وفي طريقها إلى الانحسار - وصل قارب تامارو\ إلى مدخل ميناء شينيكوك، لونغ إيلاند، وتم إخلاء روفولا، وبوشور، وميولي منه. جاءت زوجة ريك سميث، ماريان، إلى قاعدة سفولك للاستفسار عن الحادث، وكان الكثير من الناس يعبّرون لها عن اهتمامهم وتعاطفهم لأنهم رأوها تتفحص بعينيها المتوجستين الرجال الذين عادوا إلى عائلاتهم.

ما الذي يفكرون فيه، أنني أريد لهؤلاء النساء أن يفقدن أزواجهن مثلي؟ تساءلت بصمت حزين. أمسكت بيد جون برايم، المشرف على عمل المظليين، وسحبته جانباً. قالت له: «انظر، جون، إذا لم يتمكنوا من العثور على ريك الآن فهم سيعثرون عليه في وقت لاحق حتماً. بالنسبة إليّ، أعتبر نفسي أرملة وأحتاج إلى معرفة ما الذي يحصل».

عبّر برايم لها عن أمله في أنهم ربما وجدوه حياً، لكن ماريان هزّت رأسها. «لو كان حياً لأعطى إشارة». قالت: «إنه ليس حياً».

كانت ماريان سميث ترعى طفلاً لا يتجاوز عمره ثلاثة أسابيع، لم تنم منذ أن هبطت المروحية اضطرارياً على المحيط. لقد علمت بالحادث في وقت متأخر من الليلة الأولى، حين زارها شخص من القاعدة الجوية وأيقظها من النوم. تطلب الأمر منها دقيقة لتفهم ما تفوه به الرجل، وعندما فهمت عاد ليؤكد لها أن ذلك كان هبوطاً

مسيطراً عليه وأن كل شيء سيكون على ما يرام. لكن الأمور كانت تجري بشكل سيئ. في البداية لم يخبروها بأسماء أفراد الطاقم الأربعة الذين أنقذهم تامارو!. افترضت أن يكون زوجها واحداً منهم. بعدها قالوا إنهم قد اكتشفوا بقعة صباغ أخضر وهو موجود وسطها، ثم فقدوا أثره من جديد. الآن هي تتأرجح بين عالمين، تعامل كأنها أرملة مع أن كل شخص في القاعدة لا يزال يؤكد لها أنهم سيعثرون على زوجها حياً. لا أحد، مثلما بدا لها، كان يجرؤ على إخبارها بصراحة أن ريك سميث قد مات. ومع ذلك فقد استمرت الطائرات تبحث عنه.

وأخيراً، بعد تسعة أيام من الطلعات الجوية المتواصلة على مدار الساعة أوقف خفر السواحل عملية البحث عن ريك سميث. توصّلوا إلى قرار بالإجماع: لا بدّ أنه ارتطم بالمياه بزخم شديد بحيث إنه فقد وعيه وغرق. وثمة احتمال آخر أن يكون سبيلين قد ارتطم به عندما قفز، أو أن طوف النجاة سقط على رأسه، أو قفز وهو لا يزال مربوطاً بحبل الأمان. هذا الحبل يستعمل لمنع أفراد الطاقم من السقوط فجأة من المروحية، وفي هذه الحالة يبقى سميث معلقاً أسفل المروحية إلى أن يهبط روفولا بها.

كان جون سبيلين يحبّذ الاعتقاد أن يكون سميث قد تعرّض لضربة قوية بسبب الارتطام. لقد زادت المعدات الثقيلة التي يرتديها من وزنه، ويمكن أن يكون قد اختلّ توازنه وارتطم بالمياه بشكل مسطح. الذكرى الوحيدة التي لدى سبيلين عن سقوط الرجل، كما خيل إليه وهو يعتصر فكره: بدأ يتمايل عند بوابة القفز ويفكّر ويقول في نفسه: «يا الله، يا لها من مسافة بعيدة حتى أصل إلى الأسفل». تلك الكلمات، أو شيء شبيه لها، ربما كانت تعبّر عن آخر الأفكار

التي راودت ذهن ريك سميث.

* * *

بقيت الطائرات تروح وتجيء خارج سواحل مريلاند، كانت عمليات بحث أوسع نطاقاً تجري على قدم وساق للعثور على **أندريا غايل**. حلقت خمس عشرة طائرة، من ضمنها بي 3 تابعة للبحرية انتقلت من مهمة البحث عن سميث، فوق المنطقة التي تم تحديدها جنوب غرب جزيرة سابل، حيث كان من المحتمل أن ينجرف أي طوف نجاة إلى ذلك الاتجاه. انتشرت شائعة في غلوسيستر تفيد أن بيلي تاين كان قد اتصل بشخص ما على هاتف الأقمار الاصطناعية ليلة 29، لكن بوب براون بقي ينفي تلك الشائعة وأكد لخفر السواحل أنها كاذبة. كانت نصف مراكب أسطول الصيد - فجر لوري، وماري تي، وأيشن مارو 78 - قد قطعت رحلتها بعد أن لحقتها أضرار جسيمة. أما النصف الآخر من المراكب التي كانت تبحر شرقاً فقد أفلتت من العاصفة. «أوه، إننا نواجه ريحاً تبلغ سرعتها سبعين عقدة فقط». هكذا قالت ليندا غرينلو في اتصالها، ومع ذلك فإن مثل هذه الأجواء عموماً تجعلهم يتوقفون عن الصيد لأيام، وهكذا فقد عادت أغلب المراكب إلى المرفأ.

لم يروا أو يسمعوا شيئاً عن **أندريا غايل** حتى اليوم الأول من تشرين الثاني، عندما وصل ألبرت جونستون إلى البلدة، كان مركبه يبحر بصعوبة كأنه جندي جريح عاد بأعجوبة من ميدان الوغى. كانوا على بعد مئة ميل جنوب غرب سابل. «سقطت براميل الوقود من جوانب المركب، حتى إننا اضطررنا إلى عدم تغيير مسارنا». قال جونستون: «كان ذلك شيئاً مرعباً حقاً. لم يبقَ لدينا سوى وقود بالكاد يكفينا للوصول».

كان جونستون قد رأى براميل زرقاء تتلاعب بها الأمواج. لكن البراميل بحد ذاتها لا تعني أن **أندريا غايل** قد غرق - يمكن أن تكون قد سقطت عن متن المركب بفعل الأمواج - ومع ذلك فهي علامة لا تبشر بخير. بقي عناصر خفر السواحل الكندية والأميركية يوسّعون نطاق البحث من دون أن يعثروا على شيء. وفي يوم 4 تشرين الثاني بدأت الأمور تتخذ منحى آخر. بينما كان أحد أفراد خفر السواحل في دورية روتينية على ساحل جزيرة سابل، وجد برميلاً، وطوافة عليها جهاز صغير يرسل ذبذبات لاسلكية، كلاهما يحملان علامة **أندريا غايل**. تستخدم الطوافة لتحديد مواقع شباك الصيد وكانت في وضع تشغيل، ربما كانت محاولة يائسة أخيرة من رجال المركب التعيس للإبلاغ عن موقعهم. في الأحوال الاعتيادية يكون جهاز الطوافة في وضع إطفاء.

بعد ذلك، ظهيرة يوم 5 تشرين الثاني، انجرف جهاز اتصال طوارئ نحو سواحل جزيرة سابل. كان برتقالي اللون، وهو مطفأ. ذلك يعني أنه لا يرسل إشارات حتى لو ارتطم بالماء. عرفوا من خلال الرقم المتسلسل الذي عليه أنه يعود إلى **أندريا غايل**.

مثل قصاصة الورق تلك التي تم العثور عليها داخل زجاجة ألقيت من مركب \الصقر الذي غرق منذ قرن من الزمن، فهذه الأشياء الصغيرة التافهة التي ينتهي بها الأمر إلى أيدي الناس ليست إلاّ جزءاً من لعبة عابثة يمارسها البحر. ليس هناك احتمال أن يكون بيلي تاين قد عطل جهازه - لا سبب منطقي يدعوه إلى ذلك - حتى إنه لن يحافظ على البطارية. لم يكن لدى بوب براون، وليندا غرينلو، وشارلي ريد تفسير لهذا. لقد ورد في سجل الحوادث اليومية لخفر السواحل الكندية اكتشاف ذلك البرميل وطوافة اللاسلكي، لكن لم يرد أي

ذكر لجهاز الطوارئ في ذلك اليوم، 5 تشرين الثاني. بدأت الشائعات تنتشر في أرجاء غلوسيستر أن خفر السواحل قد التقطوا إشارة من ذلك الجهاز عندما كان **أندريا غايل** يواجه المتاعب، لكن الظروف لم تسمح لهم بالخروج لتقديم المساعدة إليه. وعندما انجرف الجهاز باتجاه جزيرة سابل قام رجال خفر السواحل بإطفائه لتغطية فعلتهم.

سواءً أكانت تلك الشائعات صحيحة أم لا فهي لا تعني شيئاً. كانت الظروف الجوية سيئة إلى درجة كافية لبث الرعب في أوصال الرجال، وفي الوقت الذي بدأ فيه جهاز الطوارئ يرسل إشاراته - لو حصل ذلك فعلاً - ربما كان أفراد طاقم **أندريا غايل** قد لقوا حتفهم على كلِّ حال. من خلال تقييم محاولات الإنقاذ خارج سواحل لونغ إيلاند حتى مروحية تحوم مباشرة فوق **أندريا غايل** ستعجز عن مساعدتهم. بغض النظر عن كل شيء، نقلوا جهاز الطوارئ إلى الولايات المتحدة لفحصه من قبل هيئة الاتصالات الفدرالية.

يوم 6 تشرين الثاني، اكتشف طيّار كندي طوف نجاة منفوخاً في مكان بعيد عن ساحل نوڤاسكوتشيا، لم يكن في داخله شيء، وتلاشى الطوف قبل أن يتمكن أحد من انتشاله. وبعدها بيومين، بينما كان مركب هانا بودين يبحر إلى الوطن بعد ثلاثة أسابيع أمضاها في البحر حدد مجموعة أخرى من البراميل التي تحمل اسم **أندريا غايل**، لكن لا أثر للمركب. وأخيراً، قبل نصف ساعة من منتصف ليل 8 تشرين الثاني، توقف البحث عن **أندريا غايل** بشكل نهائي. مضى أسبوعان تقريباً على فقدانه، واستمرت الطائرات في البحث عنه على مساحة 116 ألف ميل مربع من المحيط من دون العثور على ناجين. كل ما وجدوه بضعة براميل وقطع شباك وطوافة.

* * *

- «كنت أذهب إلى رصيف الصيد كثيراً بعد أن انتهت عمليات البحث». قالت كريس كوتر: «ذهبت مراراً وتكراراً، ذهبت وحدي وكنت أفكر طوال الوقت. أتخيل ما حدث لأجسادهم، ذلك النوع من التصورات المرعبة. حاولت أن أبعد كل هذا عن ذهني وكانت روحي تتململ بين جوانحي وتكاد تخرج مع أنفاسي الحارة. ثم صرت أتذكر الأشياء الجميلة، سيعود إليّ وسيكون كل شيء على ما يرام. إنني أفتقده كثيراً، بالرغم من ذلك، بقيت أتصارع مع تلك الأحاسيس الفظيعة طوال الوقت. في ما بعد، قلت لنفسي، سأراه لاحقاً بكل تأكيد».

أقيم الاحتفال الديني على أرواح المفقودين بعد أيام في دار عبادة سانت آن، وتقع على سفح تل خلف عش الغراب. تلك هي المرة الأولى منذ ثلاثة عشر عاماً التي يقام فيها احتفال ديني لرجال من غلوسيستر فُقدوا في البحر، وأتى الناس من أماكن شتى حتى من لم يكونوا على معرفة بالضحايا. «البحر موطنهم، إنهم يعرفونه جيداً». قال رجل الدين الموقر كايسي بصوت هادئ أمام حشد من ألف شخص تجمعوا في دار العبادة الخاصة به. «أرجو منكم أن تنتحبوا، ليس على هؤلاء الرجال الست فحسب، وإنما على أرواح الرجال الشجعان الآخرين الذين وهبوا حياتهم لغلوسيستر وحرفة الصيد فيها».

ألقت ماري آن ورستي شاتفورد قصيدة عن الصيد، بينما ألقى أخ سولي، وبعض أفراد العائلة كلمات قصيرة. كان بوب وسوزان براون حاضرين أيضاً، لكنهما لم يقولا شيئاً وغادرا المكان حالما انتهى الاحتفال الديني. كانت ثالث مرة يموت فيها رجال على متن واحد من مراكب بوب براون، وبغض النظر عن مصدر الخطأ فلم يكن

الناس في البلدة يميلون إلى نسيان الأمر. بعد الاحتفال الديني ركب بعضهم سياراتهم أو مشوا على المنحدر متجهين إلى شارع روجرز ودخلوا عش الغراب أو البحّار الإيرلندي، حيث أقيمت جنازة رمزية خلال الأيام القليلة التالية. جلبوا الطعام إلى هناك وذهب بعضهم إلى شقة أخ سولي لمواساته، ثم عادوا إلى عش الغراب، وذهبوا إلى منزل تاين، ورجعوا إلى عش الغراب من جديد. استمر الوضع على ذلك المنوال طوال أسبوع.

لو كان رجال **أندريا غايل** قد ماتوا ببساطة، ودُفنت أجسادهم في مكان ما، فيمكن للناس الذين يحبونهم أن يودعوهم ويعودوا إلى مزاولة حياتهم وينتهي كل شيء. لكنهم لم يموتوا، لقد اختفوا عن وجه الأرض، أو بعبارة صريحة أخرى، فهي مسألة لها علاقة بالاعتقاد وهؤلاء الرجال لن يعودوا أبداً. مثل هذا الاعتقاد يتطلب مجهوداً مضنياً. الناس في غلوسيستر ينبغي عليهم بمحض إرادتهم أن ينتزعوا هؤلاء الرجال من حياتهم ويبعدوهم إلى عالم آخر.

– «في الليلة التي سبقت معرفتي بما حصل للمركب، رأيت هذا الحلم». قالت ديبرا مورفي، زوجة مورف السابقة. «كان من المفروض أن يأتي مورف إلى منزلي بمناسبة ذكرى ميلادي، وفي منامي رأيته، لست أدري ما إذا كان واقفاً هناك أم كان يناديني من مكان مجهول. قال: إنني آسف، يبدو أنني لن أنجو هذه المرة، وبعدها استيقظت، ورنّ جرس الهاتف. اتصلت صديقة بيلي الجديدة وقالت إن هناك عاصفة عاتية تجتاح البحر وإن أحداً لم يسمع شيئاً عن **أندريا غايل** منذ أيام».

الشيء الأول الذي فعلته ديبرا أن استقلت السيارة وذهبت إلى منزل والديّ مورف لتخبرهما بما سمعته من أنباء سيئة. لم يكونا

يحبّان خروجه إلى البحر على الإطلاق - كانا يعيشان حياة هادئة في الضواحي - وبقيا جالسين وقد دهمتهما الصدمة حين أخبرتهما ديبرا أن المركب مفقود. لم تكن تعرف سوى تلك الحقيقة وحدها، وعندما اتصلت ببوب براون أخبرها أن آخر مرة اتصل بالمركب كانت يوم 28 وأن عمليات البحث عنه قد بدأت. رفض براون أن يجيب على اتصالاتها بعد ذلك، لذلك صارت تتحدث مع رجال خفر السواحل كل يوم وتسألهم عن عدد الطلعات الجوية، وفي ما إذا كانوا قد اكتشفوا أي شيء، وما الذي يخططون لعمله. في نهاية الأمر، بعد عشرة أيام عاشتها كالجحيم جلست ديبرا مع ابنها الصغير ديل، وكان عمره ثلاث سنوات، وهي تحاول إقناعه أن أباه لن يعود. لم يفهم ابنها، وكان يريد أن يعرف مكان أبيه.

- «لقد ذهب إلى الصيد، يا حبيبي». أجابت: «إنه يصيد في السماء».

كان ديل يعرف أن أباه يصيد في أماكن كثيرة - هاواي، وبورتوريكو، ماساشوستيس - لا بد أن تكون السماء مكاناً آخر يصيد فيه أبوه. «حسناً، متى يعود من الصيد في السماء؟». سأل.

بعد بضعة شهور، قد تعلق الأمر بالصغير ديل، كان أبوه قد عاد بالفعل من الصيد في السماء. استيقظ ديل وهو يصرخ عند منتصف الليل، وأسرعت ديبرا إلى غرفته وهي مذعورة. «ما الذي دهاك، حبيبي، ما الذي حصل؟». سألته.

- «أبي كان في الغرفة». أجاب ديل: «أبي كان هنا منذ قليل».

- «ماذا تعني، كان أبوك هنا منذ قليل؟». سألت ديبرا.

- «أبي كان هنا وأخبرني بما حدث على المركب».

كان ديل الذي عمره ثلاث سنوات يتعثر في استعمال كلماته، حاول أن يكرر ما قال له أبوه. كان المركب يتقلب وعلقت صنارة بأبيه (واحدة من الصنانير التي في المركب وتُصطاد بها الأسماك). مزقت الصنارة قميصه ولم يكن مورف قادراً على تحرير نفسه في الوقت المناسب. انسحب إلى الأسفل، وانتهى كل شيء.

- «ولدي كان حزيناً جداً داخلياً على فقدان أبيه». قالت ديبرا: «مرّت أيام كان فيها مكتئباً وكنت أقول له، (ما الذي دهاك، ديل؟) فيقول لي، (لا شيء، أمي، فقط أفكر في أبي). أوه، يا الله، كان ينظر إليّ بهاتين العينين البنيتين، الواسعتين، والدموع تسيل على وجنتيه وهذا يكاد يقتلني لأن ليس هناك شيء يمكنني أن أفعله. لا شيء...».

زار الغارقون أشخاصاً آخرين أيضاً في المنام، أو في أحلام اليقظة. كانت والدة مورف تنظر يوماً من نافذة غرفة نومها، عندما رأت مورف وهو يسير بتمهل في الشارع وقد انتعل جزمة ضخمة. واكتشف وجوه شخص آخر من المارة في بلدة برادينتون. من وقت إلى آخر كانت ديبرا تراه في الحلم وتركض نحوه وتقول، «ديل، أين كنت؟». لكنه لا يجيبها، وتستيقظ من نومها وهي تتصببّ عرقاً، وتحاول أن تتذكر الحلم جيداً.

هناك في غلوسيستر، راود كريس كوتر حلم مماثل. ظهر بوبي أمامها وهو يبتسم، وقالت له: «مرحباً، بوبي، أين كنت؟». لم يخبرها، كان فقط يبتسم لها ويقول: «تذكري، كريس. سأبقى دائماً أحبك». ومن ثم اختفى. «عندما كنت أراه كان يبدو دائماً سعيداً وهو يرحل، لذا فأنا أعرف أنه بحالة جيدة». قالت كريس. «إنه سعيد حيث هو».

لكن كريس لم تكن سعيدة. في بعض الليالي تجد نفسها واقفة

هنـاك عنـد رصيـف المرفـأ، تنتظـر مجيء **أندريـا غايل** ذات يوم. وفي أوقات أخرى تقول لصديقاتها: «بوبي سيأتي الليلة. إنني أعرف هذا». وكانت تعيش حياتها، لكنها لا تستطيع أن تتقبل فكرة رحيله إلى الأبد. لم يجدوا جثته، ولم يجدوا حتى قطعة من المركب، وكانت تتمسّك بهذه الآمال الصغيرة وتعتبرها دليلاً على أن الرجال ربما كانوا بأمان، على جزيرة في مكان ما، يشربون نخب النجاة، ويراقبون الشمس وهي تغرب. بقيت كريس ترى الأحلام، رأت بوبي تحت البحر برفقة امرأة شقراء جميلة. المرأة حورية، وبوبي يعيش معها الآن. استيقظت كريس من نومها وعادت من فورها إلى عش الغراب.

* * *

بعد أسـابيع من المأسـاة، اسـتلمت عائلات الضحايا رسـالة من بـوب بـراون يطلـب فيهـا منهـم أن يعفـوه مـن تحمّل المسـؤولية عما حدث. كتب الرسالة بلغة مؤدبة ومركزة لم يخرج فيها عن الموضوع، قال: «إن **أندريا غايل** كان متيناً، وقوياً، وعلى متنه رجال أكفاء، ومجهزاً بمعدات وأجهزة جيدة ومتكاملة من جميع النواحي، وذلك من شأنه أن يجعله قادراً على الإبحار في أصعب الظروف الجوية وإنه صالح تمامـاً لأداء المهمـة التـي كان يقـوم بهـا». لكن، لسـوء الحظ ليس إلاّ فقـد غـرق. كانـت هـذه هي الرسـالة الوحيدة التـي تلقتها جودي تاين وديبرا مورفي من بوب براون منذ الفاجعة. لم يكتب رسالة مواساة، لم يعبر عن استعداده لمنح مساعدة مالية، فقط بعث رسالة يحمي بها نفسه من تبعات متوقعة في المستقبل. من المستحيل أن يكون قد ندم على شيء، أو أحسّ بالإحراج، أو كان يتعاطف بمحبة مع المنكوبين. لـم يـروا شـيئاً مـن هـذا في رسـالته. لقد رأوا بـوب الانتحاري، رجل الأعمال الذي كسب مئات الآلاف من الدولارات عبر استخدام رجال

مساكين لديهم زوجات وأطفال وآباء وأمهات. على الأقل بالنسبة إلى امرأة فُجعت بزوجها أو فلذة كبدها، فهو رجل يستحق أن يُحاسب قضائياً.

يقع موت ستة رجال هم أفراد طاقم **أندريا غايل** ضمن مادة الموت في أعالي البحار، في قانون أصدره الكونغرس أوائل السبعينيات وجرى في ما بعد تعديله من قبل المحكمة العليا سنة 1990. تتضمن المادة هنا حوادث موت تقع عن طريق الخطأ في البحار وتقتصر على إعطاء تعويضات مالية، أو بعبارة أخرى مقادير من الأموال تساوي ما كان يكسبه المتوفى ويعيل به عائلته. كان بوبي شاتفورد، على سبيل المثال، يدفع 325 دولاراً في الشهر نفقة أطفال. وبحسب ذلك القانون تستطيع زوجته السابقة أن تقاضي بوب براون وتطلب تعويضات، لكن إيثيل شاتفورد لا تستطيع ذلك. كانت قد فقدت ابناً، وليس معيلاً شرعياً.

يختلف ذلك القانون في جوهره عن قانون أصدره مجلس العموم البريطاني، والذي ينظر إلى الموت في البحر على أنه شيء مقدّر من الله تعالى، وأن أصحاب المراكب لا يمكن أن يكونوا مسؤولين عنه. أين تنتهي حدود مسؤوليتهم؟ كيف يتمكنون من القيام بأعمالهم؟ لو مات رجال على متن المركب لأي سبب أو حادث مدون في السجلات تستطيع عائلته مقاضاة مالك المركب. لكن، ليس بسبب الغرق في أعالي البحار. في أعالي البحار كل شيء يذهب هباءً منثوراً. إذاً، فالطريقة الوحيدة المتاحة أمام إيثيل شاتفورد كي تحصل على تعويض عن خسارة ابنها أن تثبت أن موت بوبي كان مشوباً بعذاب استثنائي، أو أن بوب براون قد أهمل في المحافظة على متانة مركبه. من المستحيل بالطبع إثبات مسألة المعاناة على مركب اختفى من دون

أن يترك أي أثر، لكن الإهمال شيء مختلف. يمكن إثبات الإهمال من خلال سجلات الفحص، والاستعانة بشهود من ذوي الخبرة، وشهادات أفراد الطاقم السابقين.

بعد أسابيع من فقدان **أندريا غايل**، وافق محامٍ يدعى ديفيد أنسيل على أن يمثل أمام القضاء نيابة عن ورثة مورفي، وموران، وبيير في قضية موت عن طريق الخطأ ضد بوب براون. بينما تولى محامٍ آخر من بوسطن متخصص بالقانون البحري متابعة قضية رفعتها إيثيل شاتفورد ضد براون. كان اسم براون معروفاً من قبل أنسيل. منذ عشر سنوات، كانت مؤسسة أنسيل القانونية قد مثلت أرملة الرجل الذي جرفته المياه بعد غرق مركب حمى البحار في ضفة جورجز. الآن توجب على ديفيد أنسيل أن يثبت إهمال براون مرة أخرى. لا تعتبر مسألة أن يكون براون قد تصرّف مثلما يفعل أي صاحب مركب في أسطول مراكب الصيد - خداع العيون بإجراء تغييرات على الهيكل، وتحميل مفرط على منصة ظهر الحوت، والفشل في اختبارات الاستقرار - بالضرورة كافية في هذه القضية. حزم أنسيل حقائبه وتوجه إلى سانت أوغسطين، فلوريدا، حيث كانت **أندريا غايل** تبحر من هناك قبل خمس سنوات، ثم غيّر بوب براون مسارها.

كان مرسى الزوارق في سانت أوغسطين قد أُغلق وتم بيعه، لكن أنسيل بقي يتتبع أثر مدير سابق يدعى دون كابو وطلب منه أن يدلي بشهادته. وافق كابو في حضور كاتب عدل، ومحامي بوب براون. استجوب ديفيد أنسيل كابو بشأن التغييرات التي أجريت على **أندريا غايل**.

- بحسب معلوماتك، سيدي، هل كان يوجد معماري بحري على المركب حينما أجرى السيد براون التغييرات؟

- لا أتذكر أنه كان موجوداً.

- هل تم إجراء أي اختبارات أو تقييمات لتحديد مقدار الوزن الذي أضيف إلى المركب؟

- كلا، سيدي.

- هل أجريت اختبارات استقرار، سواءً أكانت تتضمن فحص الهايدروليك أو درجة الميلان؟

- كلا، سيدي.

حتى الآن، كانت شهادة كابو تبشر بالخير بالنسبة إلى المحامي. لقد أجرى براون تغييرات على هيكل المركب من دون استشارة معماري بحري ومن ثم جعلها تنطلق إلى البحر من دون أن يجري عليها ولو اختبار الاستقرار. بالنسبة إلى أي شخص باستثناء صياد سمك أبو سيف أو عامل لحام سفن يمكن أن يبدو هذا شيئاً غريباً أو غير مألوف، إنه إهمال، في الواقع. أما وسط الصيادين فهو شيء مألوف مثله مثل الشرب في المشارب.

- «كيف تصف **أندريا غايل** مقارنة بمراكب أخرى؟». سأل أنسيل أخيراً، على أمل أن يدق المسمار الأخير في النعش. ولم يتردد كابو للحظة.

- أوه، إنه في القمة بين نظرائه.

هنا تعثر مسار خطة الهجوم التي اتبعها أنسيل، لكن لا تزال لديه ممرات فرعية أخرى. كان ينوي التحدث مع دوغلاس كوسكو، الذي ولى هارباً حالما وقعت عيناه على **أندريا غايل** قبل أن يبحر بست ساعات لأن شعوراً غامضاً ساوره. ما الذي يعرفه كوسكو؟ هل حدث شيء خلال الرحلة السابقة؟ كان كوسكو يعمل لحساب

شركة بيل للصيد في كورتيز، فلوريدا، وعندما لا يكون غائباً في البحر فهو يتسكع عادة مع هذا الصديق أو ذاك. من الصعوبة معرفة مكان ثابت للرجل. «إنه - كيف يمكنني أن أصف الأمر - يعيش حياة بوهيمية». قال أنسيل: «مثل هؤلاء الأشخاص، لا يأتون إلى منازلهم لتناول العشاء عند الساعة الخامسة. إنهم يغيبون ثلاثة أو أربعة أشهر كل مرة».

تتبع أنسيل كل أثر لكوسكو حتى قادته قدماه إلى منزل والديه في برادينتون، لكن كوسكو لم يكن متعاوناً أبداً، بل كان سلوكه يبدو عدوانياً. قال إنه عندما سمع بما حصل لمركب **أندريا غايل** واجه حالة اكتئاب فظيعة استمرت ثلاثة أشهر وخسر عمله بسبب ذلك حتى إنه دخل المستشفى. ذات يوم دعته عائلة ديل مورفي إلى العشاء لكنه لم يكن قادراً على مواجهتهم، لم يأتِ أبداً. كان على معرفة تامة بمورف علاوة على بوغسي وبيلي. كل ما كان يفكر فيه أن سهم الكارثة قد أخطأه بأعجوبة، كان يفترض أن يحصل ذلك لي. لو ذهب كوسكو في الرحلة فمن المحتمل أنه سيمضي اللحظات القليلة الأخيرة من حياته وهو يتوسل لنيل مزيد من هذه التعاسة، هذه الحياة التي يعيشها الآن. وها قد تحققت أمنيته، على نحو ما، وها هو ذا يعيش أياماً أخرى على الأرض الخراب.

بدأت قضية أنسيل تتعرض لانهيارات. ليس في إمكانه الاستفادة من شهادة كوسكو لأن الرجل يمرّ بحالة فوضوية، قال عناصر خفر السواحل إنهم قد فحصوا جهاز الطوارئ فوجدوه في حالة جيدة - بالرغم من أنهم لم يسمحوا له بالاطلاع على التقرير - ولم يكن هناك دليل ملموس على أن **أندريا غايل** يفتقر إلى الاستقرار. من حيث المعايير المتبعة في هذه الصناعة فالمركب قادر على الإبحار بكفاءة،

وقد غرق قضاء وقدراً وليس بسبب أي إهمال من جانب بوب براون. ربما ساعدت التغييرات التي أجريت على هيكله على انقلابه، لكنها ليست السبب الرئيس. انقلب المركب لأنه كان وسط عاصفة تأتي مرة كل قرن، وما من قاضٍ يمكن أن يرى شيئاً مخالفاً. الآن ينبغي على موكلي أنسيل أن يقرروا ما إذا كانوا سيذهبون بالقضية إلى المحكمة أم لا. ربما لن يحصلوا على تعويضات كبيرة، ثمانين أو تسعين ألفاً، لكن هل عليهم المجازفة بتبرئة ساحة بوب براون بالكامل؟

حاول أنسيل التفاوض من أجل التوصل إلى تسوية، وبخاصة عندما عرف أن القضايا الأخرى أيضاً قد سُويت بالتراضي. بالتأكيد لن تناقش المحكمة مسألة الاستقرار النسبي لمركب **أندريا غايل**، هذا ما اتضح للمحامي.

* * *

انصرمت سنة تقريباً على حادثة الغرق، وذات يوم دخل عش الغراب رجل كان يبدو شبيهاً إلى درجة مذهلة ببوبي شاتفورد وطلب شراباً. استدار إليه جميع الأشخاص الموجودين وصاروا يحملقون فيه. ذهل نادل في المشرب بحيث انفتح فمه ولم يقدر على الكلام. أما إيثيل، التي انتهت لتوها من عملها، فقالت إنها رأت الرجل من قبل في البلدة، وفسّرت له السبب الذي جعل الناس يحملقون فيه. «أنت تبدو شبيهاً تماماً بابني الذي مات غرقاً السنة الماضية». قالت له: «هناك صورة له على الجدار».

اتجه الرجل إلى الصورة وصار يتفحصها بدقة وهو مستغرب. ظهر بوبي فيها وهو يرتدي قميصاً قصير الكمين، ويعتمر قبعة، ويضع على عينيه نظارة شمس بينما كان واقفاً على المرسى الخشبي. كانت ذراعاه مطويتين وينحني قليلاً إلى أحد الجوانب ويبتسم للكاميرا.

التقطت تلك الصورة التذكارية ذات يوم حينما كان يتجول في البلدة برفقة كريس ويبدو سعيداً جداً. بعد ثلاثة أشهر ربما يكون قد مات.

- «سحقاً، لو أرسلت هذه الصورة إلى أمي ستتصور أنني هو».
قال الرجل: «لن تعرف الاختلاف أبداً».

لحسن الحظ فالرجل يعمل نجّاراً، وليس صياد سمك. الرجال الذين يعملون على المراكب يواجهون صعوبة في مقاومة هواجس غامضة تستبد بأذهانهم وتوحي لهم أن البحر سيختطفهم عاجلاً أم آجلاً. هذه الصورة للرجل البائس الذي غرق توحي أنه مرشح جيد لأن يكون ضحية للبحر، وكذلك كل رفاقه على المراكب. جون بالطبع كان واحداً منهم، ورفاقه يعرفون هذا. لقد أحسّ مورف بتلك الهواجس وأخبر والدته عنها. أما آدم راندال فقد تلقى \اتصالات من مصدر مجهول. بعد أن غرق **أندريا غايل** أخبر صديقته، كريس هانسين، أنه عندما كان يتمشى على متن المركب أحسّ بريح باردة وسرت قشعريرة في جلده فأدرك أن أحداً من أفراد الطاقم لن يرجع من هذه الرحلة. لم يقل لهم شيئاً، لأن المرء لا يفعل هذا على واجهة البحر. ليس من المعقول أن يخبر ستة رجال أنه يعتقد أنهم سيغرقون. كل شخص ينبغي أن يأخذ فرصته، فإما أن يغرق أو لا.

ثمة أشخاص كانوا قاب قوسين أو أدنى من الموت: كوسكو، وهازارد، وريفز... لولا ملابسات طفيفة لكانوا قد انتهوا الآن. من المؤكد أن أي شخص واجهته عاصفة عاتية في البحر قد رأى شبح الموت المرعب بأم عينيه، تلك حقيقة لا تقتصر على لحظات المحنة، لكنها تستمر في تغيير حياة هؤلاء الناس زمناً طويلاً بعد أن تتوقف الريح عن العويل وتهدأ الأمواج الغاضبة. مثلما يحصل في الحروب

أو الحرائق الكبيرة، يبقى دوي العاصفة في أذهان الناس لسنوات، تغير العاصفة مصير أجيال متعاقبة منهم. تفتت مجرى حياتهم مثلما تفعل المياه بضفاف الأنهار والسواحل، لا تبقى كسابق عهدها.

- «أخذني رئيسي في العمل إلى فندق، وكان أول شيء فعلته أن احتسيت ثلاث كؤوس من الشراب الذي يبعث الدفء في الأوصال». قالت جوديث ريفز: «بعد أن نزلت من أيشن مارو 78 في مرفأ هاليفاكس يوم 31 تشرين الأول اتصلت بأمي، لكنني لم أنم الليلة الأولى لأن غرفة الفندق لم تكن تهتز مثل غرفتي في المركب. وفي صباح اليوم التالي ذهبت إلى استوديوهات قناة الأخبار سي بي أس حيث أُجريت معي مقابلة، وكانت تلك المرة الأولى التي أشعر فيها بالذعر. بدأت أدخن وأشرب كثيراً وكنت محطمة تماماً. أرادوا أن يجروا معي مقابلة على الهواء مباشرة فسألت، هل أنتم واثقون من ذلك؟. ولكنهم ظلّوا يلحّون عليّ للظهور في وسائل الإعلام لأسبوعين أو ثلاثة، أقصد أن البلاد كلها كانت تتعاطف معي. نوع من المشاعر السامية. ثم ذهبت إلى منزلي في البلدة لأرى والدي وأنا في حالة كآبة فظيعة. فقدت الكثير من وزني وصارت تنتابني رغبات ملحة في البكاء. في إمكان المرء فقط أن يتمالك نفسه لفترة مؤقتة قبل أن ينهار. لكن، في نهاية الأمر يرجع إلى وضعه الاعتيادي من جديد».

استمرت ريفز تعمل مراقبة صيد في المراكب، وبعد ذلك تزوجت بأحد الصيادين. أما كارين سمبسون، التي أمضت أياماً في البحر وهي تفكر في أنها هالكة لا محالة، فقد انهارت بشكل أسرع من ريفز. بعد أن أنقذوها بقيت في شقة إحدى صديقاتها في بوسطن، كانت تتجنب لقاء المراسلين، وفي اليوم التالي قررت الخروج إلى

الشارع لتشرب الكابوتشينو. ذهبت إلى إحدى الكافيتريات وجلست لفترة قصيرة، وحين همّت بالعودة أخرجت من جيبها أوراقاً نقدية لتدفع. كانت العملات مبللة بمياه البحر. نظر الرجل الجالس عند الصندوق إلى وجهها ثم إلى النقود المبللة وقال: «إنني أعرفك! أنت المرأة التي أنقذوها من ذلك المركب!».

ارتعبت سمبسون، دفعت إليه النقود، لكنه أزاحها جانباً. «كلا، كلا، إنه على حسابنا. حمداً لله على أنك لا تزالين حية».

حمداً لله على أنك لا تزالين حية... إنها لم تفكر على ذلك النحو. لكن، نعم، كان من الممكن أن تكون الآن عالقة في الأعماق المتجمدة السوداء. اندفعت بسرعة إلى الشارع بينما كانت تجهش بالبكاء.

* * *

بعد أسبوعين من توقف البحث عن ريك سميث، تلقت ماريان اتصالاً هاتفياً من رجل يدعى جون مونت من ساحل ويست هامبتون، لونغ إيلاند، قال لها إن إحساساً يراوده بكون ريك سميث لا يزال حياً. أخبرها أنه قد تحدث مع المسؤولين في قاعدة سفولك الجوية وأنهم أبدوا استعدادهم لاستئناف البحث عنه.

غاص قلب ماريان في أعماقها. لقد احتاجت إلى أسبوعين حتى تقبلت حقيقة أن زوجها قد مات، والآن هل يفترض بها أن تبدأ بالأمل من جديد؟ ليس هناك احتمال أن يكون ريك حياً، لكنها شعرت بالخوف مما يمكن أن يقوله الناس إذا عارضت أو لم تشجع محاولة البحث من جديد، أعطت موافقتها. وكان مظليو الإنقاذ في القاعدة يشعرون بالقلق من الشيء نفسه. ما الذي يمكن أن تقوله ماريان؟ لذلك وافقوا هم أيضاً. اتصل مونت بمحامٍ يدعى جون جيراس كان

مهتماً بالقضية، وأرسل جيراس رسالة إلى ممثل ولاية نيويورك جورج هوجبروكنير يطلب فيها استئناف البحث. حوّل هوجبروكنير الرسالة إلى الأدميرال بيل كايم، قائد خفر السواحل الأميركية، وبعد انتظار مرير عادت إلى مركز قيادة العمليات في بوسطن. تضمّنت الإجابة أن عملية البحث عن الرجل المعني كانت شاملة ومن غير المحتمل العثور عليه حياً بعد ستة وعشرين يوماً في البحر. أعطى المحامي إلى ماريان لائحة بالصحف التي يمكنها الاتصال بها لإثارة القضية على مستوى الرأي العام، وقال إنه سيفعل هذا بنفسه. «شعرت في ذلك الوقت وللمرة الأولى أنني سأجن». قالت: «أخبرته أخيراً أن ينسى الأمر. لا أستطيع تحمّل المزيد من هذه المعاناة».

بعد قرابة شهر، أصبحت ماريان سميث قادرة على استيعاب فقدان زوجها. طالما تذهب الطائرات هنا وهناك للبحث عنه، عليها أن تتعلق بحبال الأمل الزائف، وذلك من شأنه أن يبقيها في حالة قلقة لا تُحسد عليها. وحين مرت أسابيع على موت ريك، بدأت تراه في الأحلام، كان يأتي إليها وفي عينيه نظرة حزينة ويقول لها: «إنني آسف». ثم يعانقها. إنه الحلم الوحيد الذي رأته فيه، وهو نوع من الوداع. اصطحبت ماريان أطفالها إلى الاحتفال الديني التذكاري الذي أُقيم في بلدة ريك في بنسلفانيا، لم تأخذهم معها إلى أي بلدة في لونغ إيلاند، لأنها تعرف أنه ستكون هناك الكثير من كاميرات التلفاز. (الأطفال لا يعرفون كيف يعبرون عن حزنهم أمام حشود من الناس. إنهم يحسّون بالحزن عندما ينامون على الفراش ويقول أحدهم، أريد أن يقرأ لي أبي قصة. قالت). أرسل جورج بوش رسالة مواساة إليها، وكذلك فعل حاكم الولاية ماريو كيومو. اكتشفت ماريان أن كونها أرملة لا يُشعر الناس بالارتياح؛ فهم إمّا أن يتجنبوها أو

يعاملوها كأنها معاقة. قررت ماريان سميث، التي بدأت حياتها تعمل في مجال إلكترونيات طيران في سرب من طائرات أف 16، أن تتقبل حالتها كأرملة وأن تلتحق بكلية قانون وتصبح محامية.

حصل جون سبيلين على عمل كرجل إطفاء في نيويورك، إضافة إلى بقائه كمظلي إنقاذ. ذات ليلة استيقظ من نومه مذعوراً بعد أن سمع جرس الإنذار في محطة الإطفاء، كانت الغرفة معتمة. أحسّ بالخوف. وجد نفسه يقف قرب عمود النزول متردداً، «الأمر على ما يرام، أنت نجوت من محنة أكبر، ابقِ رأسك مرفوعاً». كل ما عرفه أن الظلام حالك، ليس هناك كثير من الوقت، وعليه أن ينزل. عاش الموقف نفسه تماماً حين كان على وشك القفز من المروحية. بعد لحظات أدرك أين هو، ارتدى ملابس مقاومة للحرائق واستعد للقفز.

لم تنته العاصفة بالرغم من ذلك، لم تتوقف عن جعل الناس يرتجفون في كل لحظة من حياتهم. بعد ثمانية عشر شهراً من سقوط المروحية، كان عصف الريح يأتي بزخم هادر من الشمال الشرقي نحو السواحل. حتى قبل أن تتشكل العاصفة تماماً، عرف المختصون في الأرصاد الجوية أنها أم العواصف كما كانوا يسمونها. كانت ذات عين بعيدة الغور، كأنها وحش كاسر يلقي نظرة من أعماق العصور، نظرة واحدة كل قرن تبدد كل أثر للأمل في النفوس. أي سفينة يصادف مرورها لا بدّ أن يرى البائسون على متنها الأمواج وهي تقفز في ارتفاعها من ثلاث أقدام إلى عشرين قدماً في أقل من ساعتين. جلبت العاصفة معها خمسين بوصة من الثلوج أسقطتها على جبال شمال كارولينا. ضربت الريح خليج المكسيك بسرعة 110 أميال في الساعة، وأنقذ رجال خفر السواحل 235 شخصاً من حطام الزوارق الغارقة خلال اليومين الأولين فقط. تجاوزت ارتفاعات الأمواج ستين قدماً

في الكثير من مناطق الساحل الشرقي، بضع أقدام أقل من الأمواج التي أغرقت **أندريا غايل**.

في يوم 14 آذار دهمت أسوأ الأمواج سفينة الشحن الرباط الذهبي، التي كانت قبلها بسنتين قد حوّلت نداء استغاثة ساتوري إلى بوسطن. دخلت ضمن دوامة العواصف خلال رحلة منتظمة لها بين هاليفاكس وتامبا وهي تحمل خامات الجبس، في مكان يبعد مئة ميل تقريباً جنوب شرق مصرع بيلي تاين. في تلك الأمسية اتصل القبطان بهاليفاكس وأخبرهم أن الأمواج تتكسر على المنصات العليا، وبعد منتصف الليل اتصل مجدداً ليقول إنهم سيخلون السفينة. وسط ظلام دامس وجدران أمواج متهاوية من ارتفاع مئة قدم وثلوج تصفع الوجوه قفز ثلاثة وثلاثون رجلاً من السفينة قبل أن تغرق ولم يُعثر لأي منهم على أثر.

لم تنتهِ أم العواصف من مهمتها بعد، لا تزال لديها كتف أخرى أرادت أن تربّت عليها. كان آدم راندال مستمراً في العمل على ماري تي، لكن في شهر شباط، سُحب المركب إلى مرفأ لإجراء التصليحات ووجد راندال عملاً آخر على تيري لي، وهي سفينة عابرة للمحيطات تصيد سمك الطون خارج سواحل جورج تاون، جنوب كارولينا. كانت تيري لي سفينة ضخمة ومتينة البناء وعلى متنها طاقم متمرّس من البحّارة. في نهاية آذار ستبدأ السفينة رحلتها. أوصلت كريس هانسين صديقها راندال بسيارتها إلى مطار لوغان، لكن جميع الطائرات كانت جاثمة على المدارج بسبب أم العواصف. في اليوم التالي تمكن من الحصول على رحلة، لكن عندما تحدث مع كريس هانسين عبر الهاتف من ساوث كارولينا أخبرته أنها قلقة عليه. «هل أنت بخير؟ هناك شيء غريب يبدو في صوتك». قالت.

- «نعم، إنني بخير». قال لها: «لا أرغب في هذه الرحلة. لكن ربما كسبت بعض النقود».

فـي الليلـة التـي سـبقت الرحيـل، ذهب أفراد طاقم تيري لي إلى مشـرب في الجوار واشـتبكوا في شـجار مع أفراد طاقم مركب آخر. انتهى الأمر بالكثير من الرجال إلى المستشفى، لكن في اليوم اللاحق، وبينمـا كانـت الكدمـات تغطـي وجوههـم، انتزعـوا اللفافـات الطبيـة وتوجهوا إلى البحر. سـترحل بهم السـفينة إلى المياه العميقة البعيدة عـن الجـرف القـاري شـرق شارلسـتون. إنـه فصل الربيع، والأسـماك تشق طريقها مع تيار الخليج، ومع القليل من الحظ سينهون رحلتهم خلال وقت قصير. وفي ليلة 6 نيسـان انتهوا من إلقاء شـباكهم ومن ثم اتصل راندال بكريس هانسين. تحدثا معاً لأكثر من نصف ساعة - يكلف الاتصال من السفينة إلى الساحل مبلغاً كبيراً من المال، وكانت لائحة حساب راندال تصل إلى خمسمئة دولار - وأخبر كريس أنهم يواجهون أجواء رديئة إلى حدٍّ ما لكنه قال إنها حالة عابرة وكل شباكهم لا تزال في المياه. قال لها إنه سيعاود الاتصال بها عما قريب.

مـن الصعوبـة علـى المـرء أن يضـع راندال ضمن تصنيف محدد من الرجال. إنه صياد سمك متمرس وعامل لحام بحري، وفي أوقات أخرى يعتبر نفسـه حلاقاً أو ممرّضاً. على إحدى ذراعيه وشـم سـفينة شراعية، ومرساة على الذراع الأخرى، وندبة في يده حيث كان ذات مرة قد عبث بها بإبرة وخيط. شـعر رأسـه أشـقر طويل يجعل المرء يقارنه بنجوم الروك الإنكليز، بالرغم من كونه رجلاً مفتول العضلات يؤدي أعمالاً شاقة. («يمكنك أن تضربه بمطرقة ولن يصاب بكدمة»، قالت كريس هانسـين). قال راندال إنه في بعض الأحيان كان يشـعر بوجود أشباح تحوم حول السفينة، أشباح رجال لقوا حتفهم في البحر.

لم يكونوا يرقدون في قبورهم بسلام، بل هم يجوبون البحار كأنما يريدون سفينة يرجعون على متنها إلى ديارهم.

صباح اليوم التالي بدأ رجال تيري لي يسحبون شباكهم من بحر مائج. كانوا على بعد 135 ميلاً عن السواحل وهناك الكثير من السفن قربهم، ومن ضمنها سفينة شحن كانت تمخر العباب من جنوب أميركا إلى ديلاور. عند الساعة 8:45 مساء التقط خفر سواحل شارلستون إشارة غامضة من جهاز طوارئ، وعلى الفور أرسلوا طائرتين وقارب إنقاذ للتحقق. ربما كان إنذاراً زائفاً - المناخ معتدل وما من سفينة أبلغت عن مواجهتها لمتاعب - لكن، توجبت عليهم الاستجابة للنداء على كل حال. حددوا الموقع الذي انطلقت منه الإشارة اللاسلكية فلم يروا سوى مزق من شباك متناثرة. على بعد مسافة قصيرة كان هناك طوف نجاة يتمايل على سطح المياه يحمل اسم تيري لي على أحد جوانبه.

اختفت السفينة ولم يبقَ سوى ذلك الطوف الذي بدا فارغاً، قفز غوّاص إلى الماء. صار يضرب المياه بذراعيه ويجرجر نفسه بعناء حتى تشبث بحبل تدلى من الطوف الفارغ. لم ينجُ منهم أحد.

خاتمة

- «إنني آسف على الطريقة التي عاملتك بها عندما التقيت بك أول مرة». قال لي ريكي شاتفورد في أحد مشارب غلوسيستر منذ زمن غير بعيد. كان قد مضى على نشر كتابي نحو ثلاثة أشهر، وأدى ذلك إلى تعرض عائلة شاتفورد - وبلدة غلوسيستر - لصدمة بسبب انتشار القصـة علـى المـلأ. صـار الناس في العطلات الصيفية يزورون بحيرة كيب الجليدية، والسياح يحجزون غرفاً في عش الغراب، وكان بعضهم يوقفون أفراد عائلة شاتفورد في الشوارع ويضايقونهم بأسئلتهم. «كنت تكتب عن أخي ولم أتمكن من التعامل معك بتعقل». اسـتمر ريكي في كلامه: «أخبرت الناس أنني سأقتلك».

في المرة الأولى التي ذهبت فيها إلى عش الغراب، احتجت إلى نصف ساعة كي أتكيّف مع المكان. لم تكن لذلك علاقة بالمشرب، فقد ذهبت إلى مثل تلك الأماكن من قبل، بل بما كنت أريد القيام به. كنت أنوي أن أتحدث مع امرأة عن موت ابنها. لم أكن من غلوسيستر، ولست صياداً، ولا صحافياً، على الأقل بحسـب تعريفي للكلمة. لسـت سـوى شـخص يحمل قلماً وورقة وفكرة في ذهنه عن تأليف كتاب. دسسـت دفتر ملاحظات صغير تحت حزامي وغطيته بسـترتي. ووضعت جهاز تسجيل في جيب سروالي الجينز تحسباً لاحتياجي إليه عند الضرورة. بعدها استنشقت نفساً عميقاً وترجلت من السيارة وعبرت الشارع.

كان الباب الأمامي أثقل مما توقعت، والغرفة أكثر قتامة، ووجدت قرابة اثني عشر رجلاً يمسكون بكؤوسهم في العتمة. استدار كل واحد منهم حين دخلت ونظر إليّ باهتمام. تجاهلت نظراتهم وتقدمت نحو

طاولة المشرب التي تشبه حدوة الحصان. جاءت إيثيل إلي، وبعد أن طلبت شراباً أخبرتها أنني لست صحافياً ولكنني أؤلف كتاباً عن المهن الخطيرة التي تودي بحياة البشر، وعلى وجه التحديد الصيد، وأنني أريد التحدث معها. «أعرف أنك فقدت ابناً منذ سنوات قليلة». قلت: «كنت أعيش في غلوسيستر في ذلك الوقت، وأتذكر العاصفة. لا بدّ أن الأمر كان صعباً بالنسبة إليك. لا أستطيع أن أتخيل مدى صعوبة ذلك».

ما لم أكن أعرفه أن هناك قضية كانت في أروقة المحاكم، وأول شيء تبادر إلى ذهن إيثيل أنني أعمل لصالح شركة التأمين التي من المفترض أن تعوض بوب براون عن خسارته. لم ترفع إيثيل شكوى ضده، لكن كلما غرق مركب يأتي أناس دائماً ويطرحون الأسئلة في محاولة لمعرفة أسرار ترضي فضولهم. بعد أسابيع من غرق المركب في الواقع، جاء بضعة محامين إلى عش الغراب وحاولوا إثارة اهتمامها برفع شكوى. كانوا يلحّون عليها كثيراً حتى نهض بعض الشباب وساعدوها على طردهم.

كانت إيثيل لطيفة معي، ولكن تصرفها لم يخلُ من التوجّس. تحدثت عن متابعتها للأخبار المحلية، على أمل سماع أي خبر عن **أندريا غايل**. وتحدثت عن الاحتفال الديني التأبيني، وكيف أن كل الناس قد وقفوا إلى جانبها بعد المأساة. تعاملت معي برقة، وأعطتني أسماء صيادين آخرين ربما كانوا قادرين على مساعدتي. ثم غادرت المكان. كان يوماً دافئاً من أيام أوائل الربيع، مع أن نتف الثلوج كانت تتطاير في المساحات المكشوفة شمالاً وثمة رائحة تفوح من التربة الخصبة امتزجت بالهواء المشبّع بالملوحة الآتي من المحيط البعيد. كان المارة يرتدون ستراً ثقيلة وهم يسيرون في شارع ماين، وكانت الشاحنات تدخل ساحة روز أو تخرج منها، بينما تنثر الحصى

بإطاراتها. لم يكن يبدو على ملامح سائقي الشاحنات أي طيف لابتسامة. «هذه ليست بلدة تتوسل المرء أن يكتب عنها». فكرت: «لا يريد الرجال أحداً يسألهم عن حياتهم».

إلى حدٍّ ما، كنت على حق في حدسي. ليس لدى الرجال في تلك الشاحنات، وعلى كراسي المشرب المرتفعة في عش الغراب، والسائرين في شارع ماين بجزمهم التي يصعدون بها إلى المراكب، سبب محدد يدعوهم إلى التحدث معي. الرجال في مثل هذه البلدة يتنامى لديهم نوع من البراغماتية التي تخنق مشاعر التعاطف، مثل الرغبة في الحديث مع كاتب مثلي، ومن الصعوبة على العموم انتزاعهم مما هم فيه. لو كنت من مواطني غلوسيستر أو كنت صياداً ربما اختلف الأمر. الشيء الوحيد الذي كان في صالحي - عدا حقيقة أن إيثيل بدت متعاطفة معي، وهذا ما ساعدني أكثر مما توقعت - أنني كنت أعمل سابقاً في إحدى شركات قطع الأشجار. لقد عشت في كيب كود، لكنني زاولت بعض المهن المختلفة في بوسطن، وغالباً ما كنت أستغل أوقات الفراغ والعطلات لزيارة غلوسيستر من حين إلى آخر. كنت أتجه إلى عش الغراب في نهاية اليوم منهكاً وقد اتسخت ملابسي بعد نهار أمضيه في تسلق الأشجار أو قطعها، ويستقر بي المقام على كرسي في المشرب. «انظر يا هذا، إنني لا أعرف شيئاً عن صيد السمك». كنت أقول لأي شخص يجلس قربي: «إن لم تخبرني بحقيقة ما يجري فيمكن أن أكتب عن أشياء غير صحيحة».

ويبدو أن ذلك الأسلوب كان يجدي نفعاً أحياناً، وبالتدريج صار الصيادون يتحدثون معي. أخبروني عن أجدادهم الذين مارسوا صيد الدوري والقد في غراند بانكس، والعواصف الشتوية التي كانت تضرب جورجز، وعن أوقات كانت زوجاتهم تطردهم فيها

مـن منازلهـم لسـبب واحـد أو لآخـر، وكثيـراً مـا يحدث ذلك لسـبب وجيه. وأخبروني عن البحر. «إنه بالنسبة إليّ مثل امرأة جميلة». قال أحدهم وهو يشير بإبهامه إلى المحيط: «لكنها امرأة خائنة تقتلك من دون لحظة تردد».

في كثير من الأحيان، إذا كان الحديث يبدو واعداً إلى حدٍّ كافٍ، وحين يبدو لي أنني أوطد علاقة جيدة مع الرجل كنت أسحب دفتر ملاحظاتي من جيب سترتي فأكتب بعض السطور. وفي أحيان أخرى، أستأذن منه للذهاب إلى دورة المياه. هناك أسجل نتفاً من الحكايات التي علقت في ذاكرتي ومن ثم أرجع إلى مكاني. عندما كانت علاقتي تتوطد مع أي شخص، مثل كريس كوتر، أتجرأ فأطلب إجراء مقابلة مسـتخدماً جهاز تسـجيل خارج المشـرب، في مكان ما يمكننا فيه أن نتحدث من دون أن يقاطعنا أحد. وكانوا يوافقون في معظم الأحيان. وافق أحدهم على طلبي ذات مرة، لكنه حاول التملص مني بينما كنت أتبعه بسيارتي عبر شوارع البلدة. أخيراً دخل غرين تافيرن، فلحقت به وجلسـنا معاً ولم يمانع في أن نتحدث - حين اطمأن إليّ - لثلاث ساعات متواصلة.

كان ريكي غاضباً بسبب موت أخيه، أخبرني لاحقاً أنه لا يريدني أن أكتب عن عائلته، هو يرفض أن أكتب عن شيء لا أعرف تفاصيله جيداً. لقد غرق **أندريا غايل** وضاع كل أثر له. فلماذا لا أتركه يرقد بسلام؟

لسـوء الحظ، كان ريكي يعبّر تماماً عن الشـكوك التي راودتني في ذلك الوقت بشـأن مشـروع الكتاب. عندما كنت أغامر في دخول عالـم الناس الذين يعيشون في عش الغراب أحسست أحياناً أنني إنسان متطفل. وفي الوقت نفسـه فقد زارتني الكثير من الرؤى التي أقضّت مضجعي. رأيت في منامي ذات ليلة أنني كنت أشق ثقوباً صغيرة في

هيكل المركب قبل رحلته الأخيرة. وفي حلم آخر وجدت نفسي في حجـرة الدفـة مـع بيلـي تايـن قبـل لحظات من الغـرق. لم يكن مقدرّاً لي أن أموت معهم فأنا صحافي ولسـت بحاراً، شـعرت أنني مذنب بحقهـم والمركـب يتدحـرج بهـم فـي الأغوار. يـا الله، لم أتوقف أبداً عن التفكير في فظاعة ما كابده هؤلاء الرجال الستة. إنهم رجال من لحم ودم، وليسـوا مجرد أسـماء أخذتها من الصحف. لا يمكن لي أن أنسى ذلك.

كنت سنة 1994 قد كتبت مقالة في إحدى المجلات بشأن حادثة **أندريـا غايـل**. لقـد أعجـب معظم الناس في غلوسيسـتر بالمقالة، ومع ذلك كانت هناك بعض الأصوات التي ازدرت موقفي، واسـتمر هذا لأشهر عدة. يمكن للمرء أن يؤدي عملاً يحاول أن يكون جيداً ومتقناً قدر الإمكان ومع ذلك فهو يثير انتقادات الناس، هذا شيء لا مناص من تقبله في عالم الصحافة أو الأدب. رأيت في حلم آخر أنني كنت أمشـي على شـاطئ مهجور، وجاء رجل يسـعى نحوي بعد أن خرج فجأة من بين الكثبان الرملية. ذلك هو بوبي شـاتفورد نفسـه، اقترب مني ورفع يده أمام وجهي. «إذاً، فأنت سيباستيان جونغر». قال: «منذ مدة طويلة كنت أرغب في أن ألتقيك. أعجبتني مقالتك».

- «شكراً، بوبي». قلت: «ذلك يعني الشيء الكثير بالنسبة إليّ، وبخاصة إذا أتى منك».

بقي ممسكاً بيدي ونحن نقف على ذلك الشاطئ كأننا صديقان حميمان، أو كأنني كنت أنتمي إلى عائلة شاتفورد التي لم تكن الروابط بين أفرادها متينة بالرغم من كل شـيء. حين نويت الرجوع لم يأتِ بوبي معي، كان مضطراً إلى البقاء هناك بعيداً عن عائلته.

عندما تحدثت أخيراً مع ريكي بدا لي شخصاً قريباً مني أكثر مما

توقعت، وكأنني كنت أصافح بوبي ريكي شاتفورد. كان ريكي صياد سمك، وهو الأخ الأكبر لبوبي، وأراد ذات مرة أن يقتلني. إنها عقبات صعبة عليّ أن أزيحها عن طريقي. في ليلة من ليالي الصيف كنت جالساً في أحد مشارب غلوسيستر، ووجدت في نفسي جرأة كافية لأن أتكلم معه. وصف لي كيف يكون شعور المرء عندما يفقد أخاه الأصغر. بالنسبة إليّ، يمثل ريكي على الدوام الأخ الأكبر المخيف الذي يجوب أرجاء البلدة بحثاً عن المتاعب. ولكن، ها هو ذا الآن، يخبرني بأكثر الأشياء حزناً التي حدثت في حياته. ليس من السهولة أن يصغي الإنسان إلى كلمات ذات نبرة تدلّ على عمق الألم من شخص مثل ريكي.

– «عندما كنا صغاراً عشنا ضمن عائلة تربط بين أفرادها علاقات وطيدة». قال ريكي: «أنا وبوبي ورستي كنا ننام على سرير واحد. كان بوبي يعمل في المرفأ. وحين اشترى بوب براون مركب \الآنسة ميلي كان لوبر قبطانه، وأتذكر ذات مرة كنا في مشرب روزي نتكلم بشأن الاستعدادات الأخيرة لإحدى الرحلات، ثم خرجنا وعندها صحت ببوبي وقد وصلنا إلى المرسى: «هيا، يا أخي!». في تلك الرحلة ضربتنا واحدة من أسوأ العواصف التي رأيتها في حياتي. كان ذلك في شهر كانون الأول سنة 1983 على الجزء الجنوبي الشرقي من جورجز، ومياه البحر لا تزال دافئة، وكان مركب روش قريباً منا وقد تحطم زجاج كواته. وقتها أعطيناهم جهاز لوران ليعودوا إلى الديار».

بعد سنوات قليلة ذهب ريكي إلى فلوريدا ليعمل قبطاناً على مركب لصيد سمك القرش. «أبحرت إلى مسافات بعيدة جداً». قال: «كنت بارعاً في اصطياد سمك القرش». عندما انفصل بوبي عن زوجته دعاه ريكي إلى المجيء إلى فلوريدا وحصل له على عمل على أحد

المراكب. ذات مرة لم يستطع القبطان الخروج في الرحلة، فاضطر صاحب المركب إلى أن يسلم المسؤولية إلى بوبي. عمل ريكي وبوبي جنباً إلى جنب لفترة من الزمن، وكانا يكسبان مبالغ كبيرة من المال، وبعد ذلك انشغل بوبي بمشاكله الخاصة وانتهى به الأمر لأن يرجع إلى غلوسيستر. «كنت أتصور دائماً أن من السليم الذهاب إلى الصيد في غراند بانكس لمدة ثلاثين يوماً بدلاً من البقاء على اليابسة ثلاثين يوماً». قال ريكي: «حصلت بيني وبين بوبي بعض الخلافات في فلوريدا، لكنها أشياء تافهة. كان لدينا نادٍ اشتريناه معاً، قام بوبي بتحطيم المكان بأكمله، المناضد، والكراسي، وحتى الناس».

من فلوريدا انتقل ريكي إلى هاواي. كانت هناك الكثير من فرص العثور على عمل في مراكب الصيد التي تبحر إلى المحيط الهادئ. أصبح ريكي قبطان مركب حديث الطراز يبلغ طوله تسعين قدماً وكان أفراد طاقمه من الفيليبين. في أيلول 1991، اتصل بعش الغراب وطلب التكلم مع بوبي. «يا أخي». قال له: «حصلت على هذا المركب الكبير الجميل، لم لا تأتي فتصيد السمك معي؟».

عرض صاحب المركب أن يدفع إلى بوبي أجرة تذكرة الطائرة أيضاً. لكن بوبي رفض. «قال لي إنه قد وقع في حب هذه المرأة». قال ريكي: «فقلت له، حسناً، إنني أحبك أيضاً، يا أخي، فقال بوبي، وأنا أحبك كذلك. ذلك آخر شيء قلناه لبعضنا».

بعد شهر سمع ريكي الأخبار. كان قد أبحر من هاواي منذ يومين وألقى جميع شباكه في المياه. طلب من مشغل اللاسلكي أن يؤمن له اتصالاً عبر الأقمار الاصطناعية مع صاحب المركب، الذي كان في مكان بعيد عن ساموا، للاستفسار بدوره عن وضع أندريا غايل. قال له الرجل إن بوب براون قد ترك مساعده في كاليفورنيا

يجيب على الهاتف. «أوه». فكر ريكي: «لا بدّ أن يكون شيء قد حصل لبوبي».

وتلقى ريكي لاحقاً مكالمة من أخته، ماري آن. «ريكي، إنني أحبك». بدأت كلامها بهذه العبارة، ثم قالت له إن مركب بوبي مفقود. «أيقنت أنهم قد غرقوا». قال ريكي: «لذا خرجت من حجرتي وقلت لرجال طاقمي، المركب الذي على متنه أخي مفقود في عرض البحر وأعتقد أنه ينبغي علينا سحب الشباك وأن نعود أدراجنا». قاموا بسحب شباكهم بينما كانت الدموع تنساب من عيني. لم أكن متديناً، ذلك يمكن أن يحدث لأي شخص منا، ولكنني وجدت عينيّ تتجهان إلى السماء بلاإرادة مني».

في مراسيم الجنازة رأى ريكي أشخاصاً لم يكن قد رآهم منذ عشرين سنة، أصدقاء من أيام المدرسة، ورجالاً رافقوه في الصيد، ونساء مع أطفالهن يسكنّ في الجوار. بقي في غلوسيستر بضعة أسابيع قبل أن يرجع إلى هاواي. لقد تحطم زجاج كوتين في حجرة دفة مركبه خلال عاصفة في الرحلة الأولى. كل ما فكّر فيه تلخص في إحساس أمه إن هي فقدت اثنين من أبنائها بدلاً من واحد فقط. وقرر أن يكفّ عن مخاطراته الجامحة. صار لا يبحر إلى غراند بانكس في أي وقت يشاء، ولا يقرر شيئاً إلاّ بعد موافقة إيثيل. «لك الخيار في مسألة خروجي إلى البحر». أخبرها. مع ذلك من الصعب على المرء تفادي المخاطر على الدوام، ووجد نفسه، بالرغم من كل شيء، يبحث عنها من وقت إلى آخر. بعد سنوات في هاواي عاد مجدداً إلى غلوسيستر مع زوجته وبدأ يمارس الصيد برفقة شاب كان قد فقد أباه في البحر. كلاهما، كما قال، كانا يقومان بأفعال مجنونة، يصيدان في وقت متأخر من الموسم وفي أجواء غاية في الفظاعة.

- «أحسسنا أننا محصّنان». هكذا فسّر الأمر. «كما لو أن ليس ثمة سبيل لأن تقترف الأقدار فعلتها الشنعاء معهما مرتين».

خلال الوقت الذي تجاذبت فيه أطراف الحديث مع ريكي، كان كتابي - على العكس من كل التوقعات - قد حقق مبيعات هائلة، وصرت أمضي المزيد من الوقت في غلوسيستر، وأبقى طويلاً في عش الغراب، وبدأت أظهر للناس في وسائل الأعلام، وغدوت معروفاً في أرجاء البلدة. ذلك شعور غريب، كنت أتذكر غلوسيستر كبلدة ذات ملامح كئيبة وصورة شبحية متمايلة من الثمالة حين عملت في تقطيع الأشجار. تساءلت وكنت حينها في الثلاثين: ترى إلى أين تمضي حياتي؟ وها أنذا الآن تجرى معي مقابلات تلفازية من عش الغراب بينما يحاول الرواد تجاهل الأضواء. عندما قال لي الناس إنني قد وضعت غلوسيستر على الخريطة أجبتهم إن أردنا أن نكون أكثر دقة فغلوسيستر هي التي وضعتني على الخريطة. هناك عدد من الناس - كريس، وإيثيل، وصيادون محليون - من دونهم ما كنت قادراً على كتابة شيء. لولا أن كلاً منهم قد عاش هنا، ووافق على التحدث معي لما ظهر كتابي للوجود. بمعنى من المعاني، فأنا أعتبر نفسي مديناً لهم. الكتاب من تأليفهم بالقدر ذاته الذي يعتبر فيه من تأليفي. غالباً ما لا يعرف من يؤلف كتاباً الشيء الكثير عن العالم الذي يسعى إلى وصفه، لكنه ربما لا يحتاج بالضرورة إلى إحاطة تامة بكل تفاصيل ذلك العالم، وبخاصة إذا كان يكتب رواية. عليه فقط أن يطرح الكثير من الأسئلة. ومن ثم يترك القصة تروي نفسها بنفسها.

نيويورك

11 كانون الثاني 1998

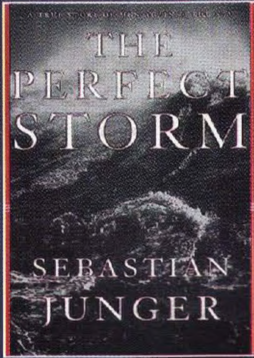
سيباستيان جونغر
في سطور

ولد سيباستيان جونغر في 17 كانون الثاني 1962 في بيلمونت، ماساشوستيس. تخرج من أكاديمية كونكورد سنة 1980، وحصل على شهادة بكالوريوس في الأنثروبولوجيا الثقافية من جامعة ويسليان سنة 1984.

بدأ جونغر الكتابة لصحيفة *The City Paper* في واشنطن، لم يكن متأكداً في ذلك الوقت من اتخاذ الصحافة مهنة له، في غضون ذلك عمل أيضاً في شركة لقطع الأشجار. بعد أن تعرض لجروح في ساقه بمنشار، عاد إلى العمل الصحفي. صدرت أولى رواياته **غضب العاصفة**، التي رفضها أغلب الناشرين سنة 1997، وحققت على الفور مبيعات كبيرة على نطاق عالمي، واحتلت موقعاً في لائحة الكتب الأكثر مبيعاً في صحيفة نيويورك تايمز لمدة تجاوزت ثلاث سنوات.

في ما بعد، نشر جونغر كتاب **النار**، ويضم مجموعة من مقالاته التي نشرها في الصحف والمجلات، على الأغلب كانت تقارير من مناطق تحتدم فيها الصراعات والحروب مثل أفغانستان، وكوسوفو، وسيراليون، وليبيريا، لأنه عمل محرراً في مجلة **فانتي فير** ومراسل قناة *ABC* الإخبارية. حصل على جائزة *National Magazine Award* سنة 2000 عن سلسلة مقالاته **التناظر الجدلي للحرب** التي نشرت في مجلة **فانتي فير**. من رواياته الأخرى **موت في بيلمونت**.

في تشرين الأول / أكتوبر 1991، اصطدمت ثلاث تشكيلات مناخية بعيداً عن ساحل نوفاسكوتشيا الكندية لتصنع عاصفة فريدة في عنفها، مطلقة أمواجاً عاتية وصلت إلى ارتفاع ثلاثين متراً، وكانت سفينة صيد أسماك القد أندريا غايل إحدى ضحاياها، والتي اختفت تماماً في أعماق المحيط مع طاقمها المؤلف من ستة بحارة.



يأخذنا الكاتب عميقاً في عين العاصفة الغاضبة مصوراً تفاصيل إنسانية حية لمواقف الشجاعة والذعر والرهبة التي سادت طاقم السفينة خلال محنتهم، مضيئاً على عالم صيادي الأسماك الذي تستنفذه حرفة مجزية وخطرة في الوقت عينه، ومستعيداً لحظات الرعب الأخيرة من حياة أندريا غايل ومحاولات إنقاذها الجسورة التي صنعت أبطالاً وضحايا، كما ينسج صفحات من تاريخ حرفة الصيد، وعلم العواصف، ويقدم وصفاً إنسانياً صادقاً لوضع الذين مسّتهم العاصفة. إنها ملحمة مثيرة ستُدخل الرعب إلى الأعماق وتضع طعم الملح في فم القارئ.

ISBN 978-614-01-0022-0





الدار العربية للعلوم ناشرون
Arab Scientific Publishers, Inc.
www.asp.com.lb - www.aspbooks.com

تصميم الغلاف: سامح خلف Cover photo: © Irina Belousa - Fotolia.com